PROIECT

CONSILIUL JUDEŢEAN DOLJ

HOTĂRÂRE

privind aprobarea documentației tehnico-economice, indicatorilor tehnico-economici și devizului la faza S.F. cu elemente de D.A.L.I. pentru investiția ”Traseu Eurovelo 6 Mehedinți – Dolj – Olt” și pentru traseul amplasat pe raza județului Dolj

Consiliul Județean Dolj, întrunit în ședință ordinară,

Având în vedere:

-Referatul de specialitate al Direcției Afaceri Europene, Dezvoltare Regională, Proiecte cu Finanțare Internațională nr. 12000/19.06.2025 și Raportul Compartimentului Juridic Administrație Locală nr. 12055/19.06.2025, precum și avizul comisiilor de specialitate;

-Documentația tehnico-economică, faza Studiu de Fezabilitate (S.F.) cu elemente din Documentația de Avizare a Lucrărilor de Intervenții (D.A.L.I.), pentru obiectivul de investiții „ Traseu Eurovelo 6 Mehedinți – Dolj – Olt”;

-Documentația tehnico-economică, faza Studiu de Fezabilitate (S.F.) cu elemente din Documentația de Avizare a Lucrărilor de Intervenții (D.A.L.I.), pentru Obiectul 2 TRASEU CICLOTURISTIC AMPLASAT PE RAZA JUDEȚULUI DOLJ

în baza:

-prevederilor art. 44 alin.(1) din Legea nr. 273/2006 privind finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare;

în temeiul prevederilor art. 173 alin.(1) lit. b) și alin.(3) lit.f) din O.U.G. nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare;

HOTĂRĂȘTE:

Art. 1. Se aprobă **documentația tehnico-economică, faza S.F. cu elemente de D.A.L.I.** pentru investiția ”Traseu Eurovelo 6 Mehedinți – Dolj – Olt” și **documentația tehnico-economică, faza S.F. cu elemente de D.A.L.I. pentru tronsonul ”Traseu Eurovelo 6 Mehedinți – Dolj – Olt”, Obiect 2 - TRASEU CICLOTURISTIC AMPLASAT PE RAZA JUDEȚULUI DOLJ**, conform anexelor nr. 1 și nr. 2 la prezenta hotarâre, ce constituie parte integrantă din aceasta.

Art. 2. Se aprobă **indicatorii tehnico-economici** pentru investitia **”**Traseu Eurovelo 6 Mehedinți – Dolj – Olt” și indicatorii tehnico-economici pentru tronsonul ”Traseu Eurovelo 6 Mehedinți – Dolj – Olt”, Obiect 2 - TRASEU CICLOTURISTIC AMPLASAT PE RAZA JUDEȚULUI DOLJ, conform anexei nr. 3 la prezenta hotarâre, ce constituie parte integrantă din aceasta.

Art. 3. Direcțiile de specialitate ale Consiliului Județean Dolj și aparatele de specialitate din cadrul unităților administrativ-teritoriale pe teritoriul cărora vor fi constituite trasee cicloturistice vor aduce la îndeplinire prevederile prezentei hotărâri.

Art. 4. Prezenta hotărâre se comunică direcțiilor de specialitate ale Consiliului Județean Dolj, precum și unităților administrativ-teritoriale pe teritoriul cărora vor fi constituite trasee cicloturistice.

Nr. _____ **Adoptată la data de _____2025**

PREŞEDINTE,

DORIN-COSMIN VASILE

CONTRASEMNEAZĂ
SECRETAR GENERAL
AL JUDEŢULUI,

CRISTIAN-MARIAN ȘOVĂILĂ

CONSILIUL JUDEȚEAN DOLJ **Aprobat,**

D.A.E.D.R.P.F.I. **Președinte,**

Nr. 12000/19.06.2025 **DORIN COSMIN VASILE**

AVIZAT,
DIRECTOR EXECUTIV,

DIRECȚIA ECONOMICĂ,

MARIAN MECU

REFERAT DE APROBARE

a proiectului de hotărâre privind aprobarea

documentației tehnico-economice si indicatorilor tehnico-economici
la faza S.F. cu elemente de D.A.L.I. pentru investiția
”Traseu Eurovelo 6 Mehedinți – Dolj – Olt” și pentru traseul amplasat pe raza județului Dolj

Parteneriatul format din UAT Județul Dolj (lider), UAT Județul Olt, UAT Județul Mehedinți, precum și din localitățile al căror teritoriu este traversat de către traseul cicloturistic EuroVelo 6 propus implementeaza proiectul **”Traseu Eurovelo 6 Mehedinți – Dolj – Olt”** în cadrul apelului de proiecte PNRR/2022/C11/I.4, Componenta 11 — Turism și cultură.

Obiectivul general al Componentei 11 – Turism și cultură îl reprezintă creșterea coeziunii sociale, economice și teritoriale și creare de noi locuri de muncă în special în mediu rural, prin:
1) Promovarea transformării socio-economice durabile în zonele rurale și defavorizate prin dezvoltarea unei rețele de Organizații Regionale de Management al Destinațiilor (OMD) și sprijinirea investițiilor locale în turism;
2) Sprijinirea mobilității durabile prin crearea unei rețele naționale velo, care să includă rute EuroVelo;
3) Reducerea decalajului de acces la cultură între zonele rurale și cele urbane mari.

Având ca obiectiv strategic sprijinirea transportului durabil prin dezvoltarea infrastructurii de trasee cicloturistice la nivel național, proiectul „**Traseu EuroVelo 6 Mehedinți – Dolj – Olt**” își propune amenajarea traseului menționat, care constituie un segment din ruta cicloturistică de rang european EuroVelo 6 Atlantic – Marea Neagră, cu o lungime totală de aproximativ 4.700 de kilometri, având ca puncte terminus localitățile Nantes (Franța) și Constanța (România) și traversând 10 state din spațiul european. Implementarea proiectului „Traseu EuroVelo 6 Mehedinți – Dolj – Olt” are potențialul de a contribui în mod semnificativ la creșterea atractivității turistice în cele trei județe, la promovarea internațională și, în ansamblu, la dezvoltarea zonelor traversate de itinerar, cu importante beneficii pentru comunitățile locale, promovând în același timp transportul verde, durabil.

Proiectul propune construirea/amenajarea a aproximativ **356 km de traseu cicloturistic** de-a lungul fluviului Dunărea, în cele 3 județe, astfel:

- Obiectul 1: traseul cicloturistic, de pe raza județului Mehedinti cu o lungime cumulată de 130,345 km;
- Obiectul 2: traseul cicloturistic, de pe raza județului Dolj cu o lungime cumulată de 185,503 km;
- Obiectul 3: traseul cicloturistic, de pe raza județului Olt cu o lungime cumulată de 40,99 km.

Prin acest proiect se preconizează obținerea următoarelor elemente de impact:

Impact macroeconomic

• investiția contribuie la creșterea gradului de absorbție a fondurilor europene, prin valorificarea oportunităților de finanțare nerambursabilă dedicate infrastructurii verzi și mobilității sustenabile;

• prin lucrările de construcții-montaj și serviciile conexe, proiectul susține activitatea în sectorul construcțiilor și stimulează lanțuri economice locale și regionale;

• creează premise pentru creșterea activității economice în mediul rural, prin facilitarea accesului către zone cu potențial agricol, turistic și de producție locală.

Impact asupra mediului de afaceri

• dezvoltarea traseelor cicloturistice încurajează investițiile private în turism, HoReCa și comerț local, prin crearea unui flux constant de vizitatori și prin creșterea atractivității zonelor traversate;

• se generează oportunități pentru mici afaceri: centre de închiriere biciclete, ateliere de reparații, puncte de alimentație publică, cazare rurală, puncte de vânzare produse locale.

Impact social

• proiectul contribuie la îmbunătățirea calității vieții prin facilitarea mobilității nemotorizate, accesibilitate crescută la servicii și promovarea unui stil de viață activ;

• crește gradul de siguranță rutieră pentru utilizatorii vulnerabili (bicicliști, pietoni), în special în zone unde infrastructura existentă nu este adaptată acestor categorii;

• asigură accesul locuitorilor din mediul rural la infrastructură modernă, facilitând deplasarea către localități vecine, instituții publice sau zone comerciale.

Impact asupra mediului înconjurător

• promovarea transportului alternativ nemotorizat contribuie la reducerea emisiilor de CO_2, a poluării fonice și a traficului motorizat;

• amenajarea traseului pe diguri sau alte categorii de drumuri locale este realizată cu tehnologii cu impact redus asupra mediului;

• proiectul încurajează turismul responsabil, cu respect pentru arii protejate, peisaj natural și biodiversitate.

În data de 15.01.2025 a fost semnat contractul de prestări servicii între UAT Județul Dolj, UAT Județul Olt și UAT Județul Mehedinți (asociere de Autorități Contractante, cu UAT Dolj, lider de Asociere), pe de o parte și GEBES MPROJECT S.R.L. pe de altă parte, având ca obiect servicii de elaborare a documentațiilor tehnico-economice, etapa S.F. cu elemente D.A.L.I., pentru traseul propus, precum și servicii de asistență tehnică.

Prin caietul de sarcini s-a solicitat sectorizarea documentațiilor în cel puțin 3 obiecte, pentru fiecare județ în parte, *urmând ca respectivele proceduri de „proiectare și execuție" să fie derulate de către fiecare UAT Județ în parte, în paralel.*

În cadrul contractului sus-menționat au fost elaborate următoarele documentații:

- studiul de fezabilitate cu elemente de D.A.L.I . elaborat pentru întreg traseul;
- studii de fezabilitate cu elemente de D.A.L.I. pentru fiecare dintre cele trei județe;
- documentații pentru obținerea certificatelor de urbanism emise de către UAT Județul Dolj, UAT Județul Mehedinți, UAT Județul Olt;
- documentații pentru obținerea avizelor, acordurilor și autorizațiilor solicitate prin cele trei certificate de urbanism;
- studii și expertize necesare investiției: studiul geotehnic, studiul de trafic, raport expert Eurovelo, expertize tehnice drumuri, diguri.

Categoriile de lucrări propuse pentru amenajarea traseului sunt:

- lucrări de amenajare infrastructură necesară pentru traseu cicloturism;
- lucrări de colectare și evacuare ape pluviale, unde este cazul;
- lucrări de semnalizare și marcaje rutieră destinate traseului cicloturistic;
- lucrări de amenajare piste de biciclete destinate traseului cicloturistic;
- lucrări de asigurare a siguranței circulației;
- lucrări privind amenajarea de: puncte de odihnă, refugii, mobilier urban, puncte de reparații biciclete etc.

<u>Obiectul 1 - județul Mehedinți</u>

Lucrarea propusă în cadrul prezentei investii se desfășoară pe o lungime de 130,345 km traversând județul Mehedinți în partea de sud a acestuia cu punct de început Gara Municipiului Drobeta - Turnu - Severin (CF 64930) și are punctul de sfârșit traseu limita dintre U.A.T. Salcia, județ Mehedinți – U.A.T. Cetate, județ Dolj (sfârșit drum de exploatare cu CF51798 și început canal CN527/2 cf 38143).

În mare parte traseul urmărește cursul Dunării și se suprapune cu rețeaua de drumuri naționale, județene, comunale, vicinale, de exploatare sau se desfășoară pe cornamentul digurilor Dunării și taveresază intravilanul

localităților Drobeta-Turnu Severin, Șimian, Hinova, Burila Mare, Gogoșu, Gruia, Pristol, Gârla Mare, Vrata și Salcia.

Obiectul 2 - județul Dolj

Lucrarea propusă în cadrul prezentei investiții se desfașoară pe o lungime de 185,503 km traversând județul Dolj în partea de sud a acestuia cu punct de inceput limita UAT Salcia (jud. Mehedinți) și UAT Cetate (județul Dolj) și se termină traseul la limita dintre UAT Dăbuleni (jud. Dolj) și UAT Ianca (jud. Olt).

În mare parte traseul urmărește cursul Dunării și se desfășoară pe cornamentul digurilor Dunării și traversează intravilanul localităților Calafat, Ciupercenii Vechi, Ciupercenii Noi, Pisculeț, Piscu Vechi, Ghidici, Ostroveni și Bechet.

Obiectul 3 - județul Olt

Obiectivul de investiții propune construirea/amenajarea a aproximativ 365 km de traseu cicloturistic pe raza județelor Mehedinți, Dolj și Olt. În ceea ce privește traseul cicloturistic în judetul Olt, acesta are punctul de început la limita dintre U.A.T. Dabuleni, județ Dolj - U.A.T. Ianca, județ Olt (început drum de exploatare CF 56649) Și punctul de sfârșit traseu portul din U.A.T. Corabia/sfârșitul străzii Falezei.

Conform documentației tehnico-economice elaborate, principalii indicatori tehnico-economici aferenți obiectivului de investiții „**Traseu Eurovelo 6 Mehedinți – Dolj – Olt**” și respectiv pentru tronsonul aferent judetului Dolj, sunt:

Indicatori maximali, respectiv valoarea totală a obiectului de investiții, exprimată în lei, cu TVA şi, respectiv, fără TVA, din care constructii-montaj (C+M), în conformitate cu devizul general:

Valoarea totală a obiectivului de investiții TRASEU EUROVELO 6 MEHEDINȚI - DOLJ – OLT – 146.918.124,21 lei, fără TVA, respectiv **174.683.956,32 lei,** TVA inclus, din care construcții-montaj (C+M) – 120.333.152,64 lei, fără TVA, respectiv 143.196.451, 61 lei, TVA inclus.

Valoarea totală a obiectivului de investiții TRASEU EUROVELO 6 MEHEDINȚI - DOLJ – OLT, OBIECT 2 TRASEU CICLOTURISTIC AMPLASAT PE RAZA JUDEȚULUI DOLJ – 79.932.835,19 lei, fără TVA, respectiv **95.042.167,19 lei, TVA inclus**, din care construcții-montaj (C+M) – 63.082.310,38 lei, fără TVA, respectiv, 75.067.949,33 lei, TVA inclus. Din suma totală aferentă **obiectivului de investiții TRASEU EUROVELO 6 MEHEDINTI - DOLJ – OLT, OBIECT 2 TRASEU CICLOTURISTIC AMPLASAT PE RAZA JUDEȚULUI DOLJ** suma de 127.985,00 lei, fără TVA, respectiv 152.302,15 lei, TVA inclus este aferentă cheltuielilor cu servicii de cadastrare ale localităților din județul Dolj (Calafat – 15.000 lei, fără TVA, valoare TVA – 2.850 lei; Bechet – 10.000 lei, fără TVA, valoare TVA – 1.900 lei; Dăbuleni – 12.749, fără TVA, valoare TVA - 0 lei; Desa – 20.996 lei, fără TVA, valoare TVA - 0 lei; Ghidici – 3.000 lei, fără TVA, valoare TVA – 570 lei; Ostroveni – 60.000 lei, fără TVA, valoare TVA – 11.400 lei; Călărași – 6.240 lei, fără TVA, valoare TVA – 1.185,60 lei.)

Indicatori minimali - elemente fizice/capacități fizice care să indice atingerea țintei obiectivului de investiții:

TRASEU EUROVELO 6 MEHEDINȚI - DOLJ – OLT

Nr. crt.	Denumire indicator	Valoare totală
1.	Lungime traseu cicloturistic [km]	356,838
2.	Pasarele cicliști [buc.]	7
3.	Zone de odihnă [buc.]	22
4.	Zone de campare [buc.]	1

TRASEU EUROVELO 6 MEHEDINȚI - DOLJ – OLT OBIECT 2 TRASEU CICLOTURISTIC AMPLASAT PE RAZA JUDEȚULUI DOLJ

Nr. crt.	*Denumire indicator*	*Obiect 2 - Jud. Dolj*
1.	*Lungime traseu cicloturistic [km]*	*185,503*
2.	*Pasarele cicliști [buc.]*	*1*
3.	*Zone de odihnă [buc.]*	*11*
4.	*Zone de campare [buc.]*	*1*

Durata estimată de execuţie a obiectivului de investiţii, exprimată în luni:

TRASEU EUROVELO 6 MEHEDINTI - DOLJ – OLT:
Durata estimată de realizare a investiției este de 6 luni calendaristice.
Durata de realizare a proiectului tehnic este de 2 luni.

TRASEU EUROVELO 6 MEHEDINȚI - DOLJ – OLT, OBIECT 2 TRASEU CICLOTURISTIC AMPLASAT PE RAZA JUDEȚULUI DOLJ:
Durata estimată de realizare a investiției este de 6 luni calendaristice.
Durata de realizare a proiectului tehnic este de 2 luni.

Având în vedere cele de mai sus și ținând cont de prevederile art. 44, alin 1, din legea nr. 273/2006 privind finanțele publice locale, cu modificările şi completările ulterioare, propunem spre aprobare indicatorii tehnico-economici și respectiv documentația tehnico-economică aferenta obiectivului de investiții TRASEU EUROVELO 6 MEHEDINȚI - DOLJ – OLT, precum și separat pentru Obiectul 2 *TRASEU CICLOTURISTIC AMPLASAT PE RAZA JUDEȚULUI DOLJ*.

DIRECTOR EXECUTIV, **Manager proiect,**

Daniela Băluță **Alexandru Ocroteală**

Manager tehnic,

Alexandru Neghea

Manager financiar,

Monica Sorescu

CONSILIUL JUDEŢEAN DOLJ
D.J.A.L.S. – Compartimentul Juridic, Administrație Locală
Nr.12055 /19.06.2025

RAPORT DE SPECIALITATE

asupra proiectului de hotărâre privind aprobarea documentației tehnico-economice, indicatorilor tehnico-economici și devizului la faza S.F. cu elemente de D.A.L.I. pentru investitia ”Traseu Eurovelo 6 Mehedinți – Dolj – Olt”

În conformitate cu prevederile art. 182 alin. (4) coroborate cu ale art. 136 din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare, D.J.A.L.S. – Compartimentul Juridic, Administrație Locală în calitatea sa de compartiment de resort în cadrul aparatului de specialitate al Consiliului Județean Dolj, a analizat proiectul de hotărâre privind aprobarea documentației tehnico-economice, indicatorilor tehnico-economici și devizului la faza S.F. cu elemente de D.A.L.I. pentru investitia ”Traseu Eurovelo 6 Mehedinți – Dolj – Olt”, propus de Președintele Consiliului Județean Dolj și a constatat următoarele:

1) Obiectul/domeniul reglementat: aprobarea documentației tehnico-economice, indicatorilor tehnico-economici și devizului la faza S.F. cu elemente de D.A.L.I. pentru investitia ”Traseu Eurovelo 6 Mehedinți – Dolj – Olt”.

2) Compatibilitatea și conformitatea cu legile, ordonanțele, hotărârile Guvernului, strategiile naționale și legislația secundară (ordine, instrucțiuni, normative, regulamente, etc.), în limitele și în a căror implementare și aplicare este elaborat respectivul proiect de hotărâre.

În proiectul de hotărâre analizat se menționează prevederile/normele aplicabile domeniului reglementat, respectiv prevederile:

-art.44 alin.(1) din Legea nr.273/2006 privind finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare;

-art. 173 alin.(1) lit. b) și alin.(3) lit.f) din O.U.G. nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare;

3) Impactul asupra reglementărilor interne din sfera de competență/activitate a compartimentului juridic, administrație locală: nu este cazul.

4) Prin prezentul Raport de specialitate, Compartimentul Juridic, Administrație Locală avizează FAVORABIL.

DIRECTOR EXECUTIV
ADRIANA-CRISTINA VĂRGATU

Întocmit,
Consilier Juridic,
Mioara-Veronica Manea

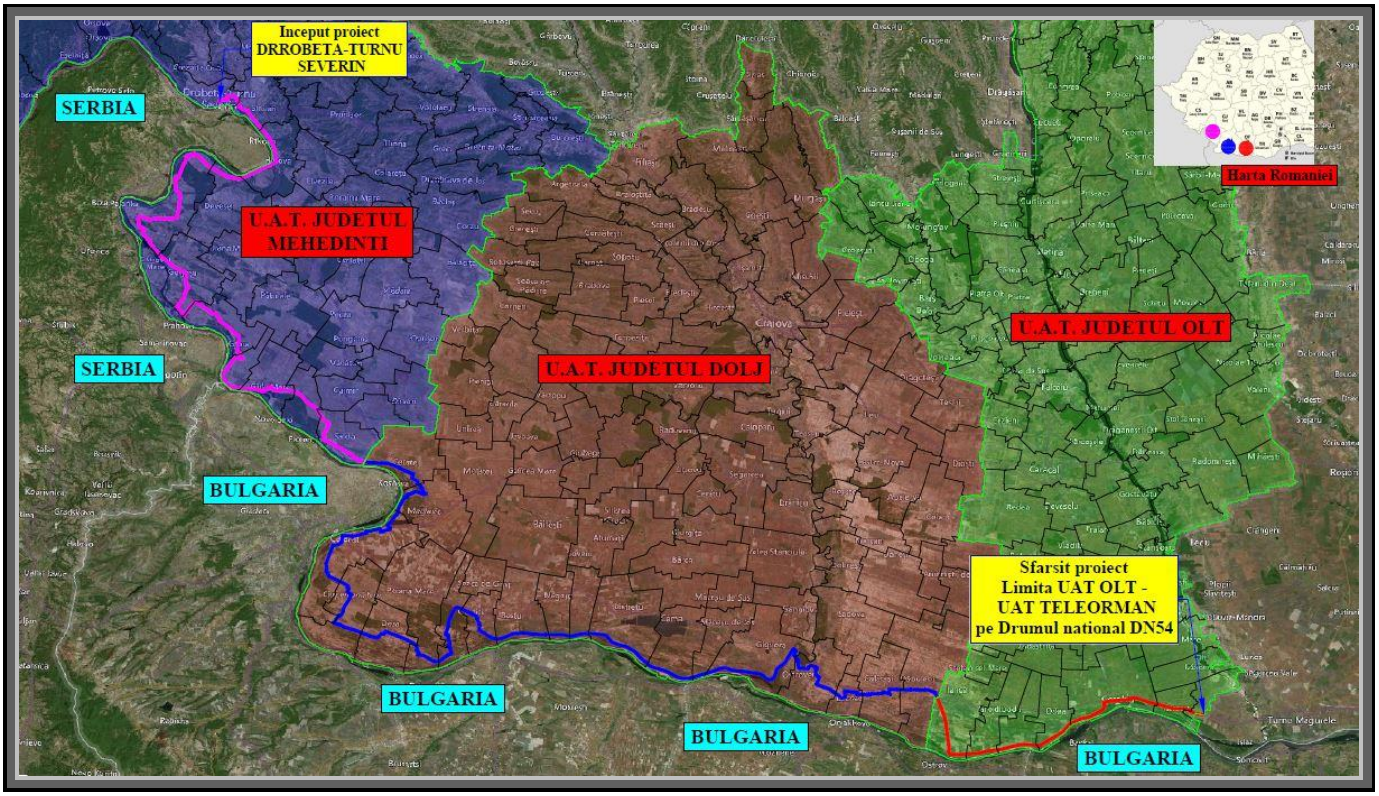
S.C. GEBES MPROJECT S.R.L
SAT PAUN, COMUNA BARNOVA, STRADA COLINA PAUNULUI, NR. 35E
C.U.I 33227191, J22/906/2014
TEL: 0747/853.390 E-mail: office.gebes@yahoo.com

SOCIETATEA C.U.I: 33227191 GEBES MPROJECT S.R.L. J22/906/2014 IAȘI - ROMÂNIA
Nr. 01/2025

STUDIU DE FEZABILITATE

TRASEU EUROVELO 6

MEHEDINTI - DOLJ – OLT



Beneficiar: U.A.T. DOLJ, MEHEDINTI, OLT
Elaborator: S.C. GEBES MPROJECT S.R.L. - IASI
Faza: S.F. cu elemente de D.A.L.I.

- 2025 -

S.C. GEBES MPROJECT S.R.L
SAT PAUN, COMUNA BARNOVA, STRADA COLINA PAUNULUI, NR. 35E
C.U.I 33227191, J22/906/2014
TEL: 0747/853.390 E-mail: office.gebes@yahoo.com

COLECTIV DE ELABORARE

ŞEF PROIECT

ing. Constantin Anton _____

PROIECTANTI DE SPECIALITATE

ing. Gheorghe Istrate _____

ing. Danut Pasniciuc _____

ing. Andrei Dumitriu _____

ing. Rasmerita Catalin _____

ing. Atudosei Daniela _____

ing. Movila Madalina _____

ing. Anton Ana-Maria _____

ing. Miron Claudiu Răzvan _____

arh. Ionut I. Sescu

ORDINUL ARHITECȚILOR DIN ROMÂNIA
9340
Ionuț-Iosif SESCU
Arhitect cu drept de semnătură

ing. peisagist Claudiu Ivașcu _____

S.C. GEBES MPROJECT S.R.L
SAT PAUN, COMUNA BARNOVA, STRADA COLINA PAUNULUI, NR. 35E
C.U.I 33227191, J22/906/2014
TEL: 0747/853.390 E-mail: office.gebes@yahoo.com

A. PIESE SCRISE

S.C. GEBES MPROJECT S.R.L
SAT PAUN, COMUNA BARNOVA, STRADA COLINA PAUNULUI, NR. 35E
C.U.I 33227191, J22/906/2014
TEL: 0747/853.390 E-mail: office.gebes@yahoo.com

CUPRINS

A. PIESE SCRISE

1. INFORMATII GENERALE PRIVIND OBIECTIVUL DE INVESTITIE 15

1.1. Denumirea obiectivului de investiţii: 15

1.2. Ordonatorul principal de credite/investitor 15

1.3. Ordonatorul de credite (secundar/tertiar) 15

1.4. Beneficiarul investiţiei: 15

1.5. Elaboratorul studiului de fezabilitate: 16

2. SITUATIA EXISTENTA SI NECESITATEA OBIECTIVULUI/PROIECTULUI DE INVESTIŢII 17

2.1. Concluziile studiului de prefezabilitate (in cazul in care a fost elaborat) privind situatia actuala, necesitatea si oportunitatea promovarii obiectivului de investitii si scenariile/ optiunile tehnico economice identificate si propuse spre analiza 17

2.2. Prezentarea contextului: politici, strategii, legislație, acorduri relevante, structuri instituționale și financiare. 17

2.3. Analiza situației existente și identificarea necesităților și a deficiențelor 24

2.4. REGIMUL JURIDIC Al TERENURILOR TRANZITATE DE CATRE TRASEUL CICLOTURISTIC: 80

2.5. Analiza cererii de bunuri si servicii, inclusiv prognoze pe termen mediu si lung privind evolutia cererii, in scopul justificarii necesitatii obiectivului de investitii 93

2.5. Obiective preconizate a fi atinse prin realizarea investiției publice 93

3.IDENTIFICAREA, PROPUNEREA SI PREZENTAREA A MINIMUM DOUA SCENARII/ OPTIUNI TEHNICO-ECONOMICE PENTRU REALIZAREA OBIECTIVULUI DE INVESTITII 95

3.1. Particularitati ale amplasamentului 98

a) Descrierea amplasamentului 98

b) Relatiile cu zone învecinate, accesuri existente și/sau căi de acces posibile 105

c.) Orientari propuse fata de punctele cardinale si fata de punctele de interes naturale sau construite 106

d.) Surse de poluare existente in zona 109

e.) Date climatice si particularitati de relief 109

f.) Existenta unor: 112

g.) caracteristici geofizice ale terenului din amplasament - extras din studiul geotehnic elaborat conform normativelor în vigoare 122

(i) date privind zonarea seismica 122

(ii) date preliminare asupra naturii terenului de fundare, inclusiv presiunea conventionala si nivelul maxim al apelor freatice 124

(iii) date geologice generale 124

3.2. Descrierea din punct de vedere tehnic, constructiv, funcţional-arhitectural şi tehnologic 126

a) Caracteristici tehnice și parametri specifici obiectivului de investiții; 126

b) Categoria și clasa de importanță; 126

c) An/ani/perioade de construire pentru fiecare corp de construcţie 128

d) Valoarea de inventar a construcţiei 128

e) Alţi parametri, în funcţie de specificul şi natura construcţiei existente 129

3.3. Costurile estimative ale investitiei 129

3.4. Studii de specialitate, in functie de categoria şi clasa de importantă a constructiilor,dupa caz: 129

3.5. Grafice orientative de realizare a investitiei 129

3.6. Analiza stării construcției, pe baza concluziilor expertizei tehnice și/sau ale auditului energetic, precum și ale studiului arhitecturalo-istoric în cazul imobilelor care beneficiază de regimul de protecție de monument istoric și al imobilelor aflate în zonele de protecție ale monumentelor istorice sau în zone construite protejate. Se vor evidenția degradările, precum și cauzele principale ale acestora, de exemplu: degradări produse de cutremure, acțiuni climatice, tehnologice, tasări diferențiate, cele rezultate din lipsa de întreținere a construcției, concepția structurală inițială greșită sau alte cauze identificate prin expertiza tehnică. 130

3.7. Starea tehnică, inclusiv sistemul structural şi analiza diagnostic, din punctul de vedere al asigurării cerinţelor fundamentale aplicabile, potrivit legii. 131

4. ANALIZA FIECARUI/FIECAREI SCENARIU/OPTIUNI TEHNICO - ECONOMIC(E) PROPUS(E) 132

4.1. Prezentarea cadrului de analiza, inclusiv specificarea perioadei de referinta si prezentarea scenariului de referinta 132

4.2. Analiza vulnerabilitatilor cauzate de factori de risc, antropici si naturali, inclusiv de schimbari climatice, ce pot afecta investitia 132

4.3. Situatia utilitatilor si analiza de consum 132

4.4. Sustenabilitatea realizarii obiectivului de investitii 132

a. Impactul social si cultural, egalitatea de sanse 132

b.Estimari privind forta de munca ocupata prin realizarea investitiei: in faza de realizare, in faza de operare 133

c. Impactul asupra factorilor de mediu, inclusiv impactul asupra biodiversitatii şi a siturilor protejate, după caz 134

d. Impactul obiectivului de investitie raportat la contextul natural si antropic in care acesta se integreaza, dupa caz 135

e. Respectarea principiului DNSH 137

4.5. Analiza cererii de bunuri şi servicii, care justifica dimensionarea obiectivului de Investitii 139

4.6. Analiza financiara, inclusiv calcularea indicatorilor de performanta financiara: fluxul cumulat, valoarea actualizata neta, rata interna de rentabilitate; sustenabilitatea financiara 140

4.7. Analiza economica, inclusiv calcularea indicatorilor de performanta economica: valoarea actualizata neta, rata interna de rentabilitate şi raportul cost-beneficiu sau,dupa caz, analiza cost-eficacitate 140

4.8. Analiza de senzitivitate 140

4.9. Analiza de riscuri, masuri de prevenire/diminuare a riscurilor 140

5. SCENARIUL/OPTIUNEA TEHNICO-ECONOMIC(A) OPTIM(A), RECOMANDAT(A) 144

5.1. Comparaţia scenariilor/opţiunilor propuse, din punct de vedere tehnic, economic,financiar, al sustenabilităţii şi riscurilor 144

5.2. Selectarea si justificarea scenariului/optiunii optim(e) recomandat(e) 185

5.3. Descrierea scenariului/optiunii optim(e) recomandat(e) privind: 185

a. Obţinerea si amenajarea terenului 185

b. Asigurarea utilităţilor necesare funcţionării obiectivului 185

c. Solutia tehnica, cuprinzand descrierea, din punct de vedere tehnologic, constructiv, tehnic, functional-arhitectural şi economic, a principalelor lucrari pentru investitia de baza, corelata cu nivelul calitativ, tehnic şi de performanta ce rezulta din indicatorii tehnico-economici propusi 186

5.4. Principalii indicatori tehnico-economici aferenti obiectivului de investitii: 305

a. Indicatori maximali, respectiv valoarea totala a obiectului de investitii, exprimata în lei, cu TVA şi, respectiv, fără TVA, din care constructii-montaj (C+M), in conformitate cu devizul general 305

b. Indicatori minimali, respectiv indicatori de performanţa - elemente fizice/capacitati fizice care să indice atingerea tintei obiectivului de investitii - si, după caz, calitativi, in conformitate cu standardele, normativele şi reglementarile tehnice în vigoare 305

c. Indicatori financiari, socioeconomici, de impact, de rezultat/operare, stabiliti in functie de specificul si tinta fiecarui obiectiv de investitii 305

d. Durata estimată de execuţie a obiectivului de investiţii, exprimată în luni 305

5.5. Prezentarea modului în care se asigura conformarea cu reglementarile specific functiunii preconizate din punctul de vedere al asigurarii tuturor cerintelor fundamentale aplicabile constructiei, conform gradului de detaliere al propunerilor tehnice 306

5.6. Nominalizarea surselor de finantare a investitiei publice, ca urmare a analizei financiare si economice 308

6. URBANISM, ACORDURI SI AVIZE CONFORME 309

6.1. Certificatul de urbanism emis în vederea obţinerii autorizaţiei de construire 309

6.2. Extras de carte funciară, cu excepţia cazurilor speciale, expres prevăzute de lege 309

6.3. Actul administrativ al autorităţii competente pentru protecţia mediului, măsuri de diminuare a impactului, masuri de compensare, modalitatea de integrare a prevederilor acordului de mediu în documentatia tehnico-economică 309

6.4. Avize conforme privind asigurarea utilităţilor 309

6.5. Studiu topografic, vizat de către Oficiul de Cadastru şi Publicitate Imobiliară 309

6.6. Avize, acorduri şi studii specifice, după caz, în funcţie de specificul obiectivului de investitii şi care pot condiţiona soluţiile tehnic 309

7. IMPLEMENTAREA INVESTITIEI 310

7.1. Informatii despre entitatea responsabila cu implementarea investitiei 310

7.2. Strategia de implementare, cuprinzand: durata de implementare a obiectivului de investiţii (în luni calendaristice), durata de executie, graficul de implementare a investiţiei, esalonarea investitiei pe ani, resurse necesare 310

7.3. Strategia de exploatare/operare şi întretinere: etape, metode şi resurse necesare 310

7.4. Recomandări privind asigurarea capacitatii manageriale şi institutionale 311

8. CONCLUZII SI RECOMANDARI 313

B. PIESE DESENATE

Numar plansa	Denumire plansa
0	*Plan de incadrare general*
O1.T0	*Plan de incadrare judet Mehedinti*
O1.T1-01	*Plan de incadrare in zona Tronson 1 U.A.T. DROBETA-TURNU SEVERIN*
O1.T1.1-02	*Plan de situatie Tronson 1.1 U.A.T. DROBETA-TURNU SEVERIN*
O1.T1.1-03	*Profile transversale tip Tronson 1.1 U.A.T. DROBETA-TURNU SEVERIN*
O1.T1.1-04	*Profil longitudinal Tronson 1.1 U.A.T. DROBETA-TURNU SEVERIN*
O1.T1.2-02	*Plan de situatie Tronson 1.2 U.A.T. DROBETA-TURNU SEVERIN*
O1.T1.2-03	*Profile transversale tip Tronson 1.2 U.A.T. DROBETA-TURNU SEVERIN*
O1.T1.2-04	*Profil longitudinal Tronson 1.2 U.A.T. DROBETA-TURNU SEVERIN*
O1.T2-01	*Plan de incadrare in zona Tronson 2 U.A.T. SIMIAN*
O1.T2.1-02	*Plan de situatie Tronson 2.1 U.A.T. SIMIAN*
O1.T2.1-03	*Profile transversale tip Tronson 2.1 U.A.T. SIMIAN*
O1.T2.1-04	*Profil longitudinal Tronson 2.1 U.A.T. SIMIAN*

O1.T2.2-02	*Plan de situatie Tronson 2.2 U.A.T. SIMIAN*
O1.T2.2-03	*Profile transversale tip Tronson 2.2 U.A.T. SIMIAN*
O1.T2.2-04	*Profil longitudinal Tronson 2.2 U.A.T. SIMIAN*
O1.T2.3-02	*Plan de situatie Tronson 2.3 U.A.T. SIMIAN*
O1.T2.3-03	*Profile transversale tip Tronson 2.3 U.A.T. SIMIAN*
O1.T2.3-04	*Profil longitudinal Tronson 2.3 U.A.T. SIMIAN*
O1.T2.4-02	*Plan de situatie Tronson 2.4 U.A.T. SIMIAN*
O1.T2.4-03	*Profile transversale tip Tronson 2.4 U.A.T. SIMIAN*
O1.T2.4-04	*Profil longitudinal Tronson 2.4 U.A.T. SIMIAN*
O1.T2.5-02	*Plan de situatie Tronson 2.5 U.A.T. SIMIAN*
O1.T2.5-03	*Profile transversale tip Tronson 2.5 U.A.T. SIMIAN*
O1.T2.5-04	*Profil longitudinal Tronson 2.5 U.A.T. SIMIAN*
O1.T02.5-05.01	*Plan de situatie pasarela peste paraul BARAN*
O1.T02.5-05.02-06	*Dispozitie pasarela peste paraul Baran*
O1.T02.5-06.01	*Plan de situatie pasarela peste Valea Erghevita*
O1.T02.5-06.02-06	*Dispozitie pasarela peste Valea Erghevita*
O1.T02.5-07	*Dispozitie generala podet casetat tip P2*
O1.T02.5-08	*Dispozitie generala podet NOU dalat D5*
O1.T02.5-09.01-02	*Dispozitie generala extindere podet dalat D5*
O1.T02.5-10.01-02	*Dispozitie generala extindere podet casetat tip P2*
O1.T3-01	*Plan de incadrare in zona Tronson 3 U.A.T. HINOVA*
O1.T3.1-02	*Plan de situatie Tronson 3.1 U.A.T. HINOVA*
O1.T3.1-03	*Profile transversale tip Tronson 3.1 U.A.T. HINOVA*
O1.T3.1-04	*Profil longitudinal Tronson 3.1 U.A.T. HINOVA*
O1.T3.2-02	*Plan de situatie Tronson 3.2 U.A.T. HINOVA*
O1.T3.2-03	*Profile transversale tip Tronson 3.2 U.A.T. HINOVA*
O1.T3.2-04	*Profil longitudinal Tronson 3.2 U.A.T. HINOVA*
O1.T3.3-02	*Plan de situatie Tronson 3.3 U.A.T. HINOVA*
O1.T3.3-03	*Profile transversale tip Tronson 3.3 U.A.T. HINOVA*
O1.T3.3-04	*Profil longitudinal Tronson 3.3 U.A.T. HINOVA*
O1.T3.4-02	*Plan de situatie Tronson 3.4 U.A.T. HINOVA*
O1.T3.4-03	*Profile transversale tip Tronson 3.4 U.A.T. HINOVA*
O1.T3.4-04	*Profil longitudinal Tronson 3.4 U.A.T. HINOVA*
O1.T03.1-05.01	*Plan de situatie pasarela peste paraul Bistrita*
O1.T03.1-05.02-06	*Dispozitie general pasarela peste paraul Bistrita*
O1.T03.1-06.01	*Plan de situatie pasarela peste Valea Gura Mojii*
O1.T03.1-06.02-06	*Dispozitie generala pasarela peste Valea Gura Mojii*
O1.T03.1-07.01	*Plan de situatie pasarela peste Valea Larga*
O1.T03.1-07.02-06	*Dispozitie generala pasarela peste Valea Larga*
O1.T03.1-08	*Dispozitie generala podet casetat tip P2*
O1.T03.1-09	*Dispozitie generala podet NOU dalat D5*
O1.T03.1-10.01-02	*Dispozitie generala extindere podet dalat D5*
O1.T03.1-11.01-02	*Dispozitie generala extindere podet casetat tip P2*
O1.T4-01	*Plan de incadrare in zona Tronson 4 U.A.T. DEVESEL*
O1.T4.1-02	*Plan de situatie Tronson 4.1 U.A.T. DEVESEL*
O1.T4.1-03	*Profile transversale tip Tronson 4.1 U.A.T. DEVESEL*

O1.T4.1-04 *Profil longitudinal Tronson 4.1 U.A.T. DEVESEL*
O1.T4.2-02 *Plan de situatie Tronson 4.2 U.A.T. DEVESEL*
O1.T4.2-03 *Profile transversale tip Tronson 4.2 U.A.T. DEVESEL*
O1.T4.2-04 *Profil longitudinal Tronson 4.2 U.A.T. DEVESEL*

O1.T5-01 *Plan de incadrare in zona Tronson 5 U.A.T. BURILA MARE*
O1.T5.1-02 *Plan de situatie Tronson 5.1 U.A.T. BURILA MARE*
O1.T5.1-03 *Profile transversale tip Tronson 5.1 U.A.T. BURILA MARE*
O1.T5.1-04 *Profil longitudinal Tronson 5.1 U.A.T. BURILA MARE*
O1.T5.2-02 *Plan de situatie Tronson 5.2 U.A.T. BURILA MARE*
O1.T5.2-03 *Profile transversale tip Tronson 5.2 U.A.T. BURILA MARE*
O1.T5.2-04 *Profil longitudinal Tronson 5.2 U.A.T. BURILA MARE*
O1.T5.3-02 *Plan de situatie Tronson 5.3 U.A.T. BURILA MARE*
O1.T5.3-03 *Profile transversale tip Tronson 5.3 U.A.T. BURILA MARE*
O1.T5.3-04 *Profil longitudinal Tronson 5.3 U.A.T. BURILA MARE*
O1.T5.4-02 *Plan de situatie Tronson 5.4 U.A.T. BURILA MARE*
O1.T5.4-03 *Profile transversale tip Tronson 5.4 U.A.T. BURILA MARE*
O1.T5.4-04 *Profil longitudinal Tronson 5.4 U.A.T. BURILA MARE*
O1.T5.5-02 *Plan de situatie Tronson 5.5 U.A.T. BURILA MARE*
O1.T5.5-03 *Profile transversale tip Tronson 5.5 U.A.T. BURILA MARE*
O1.T5.5-04 *Profil longitudinal Tronson 5.5 U.A.T. BURILA MARE*
O1.T5.6-02 *Plan de situatie Tronson 5.6 U.A.T. BURILA MARE*
O1.T5.6-03 *Profile transversale tip Tronson 5.6 U.A.T. BURILA MARE*
O1.T5.6-04 *Profil longitudinal Tronson 5.6 U.A.T. BURILA MARE*
O1.T5.7-02 *Plan de situatie Tronson 5.7 U.A.T. BURILA MARE*
O1.T5.7-03 *Profile transversale tip Tronson 5.7 U.A.T. BURILA MARE*
O1.T5.7-04 *Profil longitudinal Tronson 5.7 U.A.T. BURILA MARE*

O1.T6-01 *Plan de incadrare in zona Tronson 6 U.A.T. GOGOSU*
O1.T6.1-02 *Plan de situatie Tronson 6.1 U.A.T. GOGOSU*
O1.T6.1-03 *Profile transversale tip Tronson 6.1 U.A.T. GOGOSU*
O1.T6.1-04 *Profil longitudinal Tronson 6.1 U.A.T. GOGOSU*
O1.T6.2-02 *Plan de situatie Tronson 6.2 U.A.T. GOGOSU*
O1.T6.2-03 *Profile transversale tip Tronson 6.2 U.A.T. GOGOSU*
O1.T6.2-04 *Profil longitudinal Tronson 6.2 U.A.T. GOGOSU*
O1.T6.3-02 *Plan de situatie Tronson 6.3 U.A.T. GOGOSU*
O1.T6.3-03 *Profile transversale tip Tronson 6.3 U.A.T. GOGOSU*
O1.T6.3-04 *Profil longitudinal Tronson 6.3 U.A.T. GOGOSU*
O1.T6.4-02 *Plan de situatie Tronson 6.4 U.A.T. GOGOSU*
O1.T6.4-03 *Profile transversale tip Tronson 6.4 U.A.T. GOGOSU*
O1.T6.4-04 *Profil longitudinal Tronson 6.4 U.A.T. GOGOSU*

O1.T7-01 *Plan de incadrare in zona Tronson 7,1 U.A.T. GRUIA*
O1.T7.1-02 *Plan de situatie Tronson 7.1 U.A.T. GRUIA*
O1.T7.1-03 *Profile transversale tip Tronson 7.1 U.A.T. GRUIA*
O1.T7.1-04 *Profil longitudinal Tronson 7.1 U.A.T. GRUIA*
O1.T7,2-02 *Plan de situatie Tronson 7.2 U.A.T. GRUIA*
O1.T7,2-03 *Profile transversale tip Tronson 7.2 U.A.T. GRUIA*

O1.T7,2-04	*Profil longitudinal Tronson 7.2 U.A.T. GRUIA*
O1.T8-01	*Plan de incadrare in zona Tronson 8 U.A.T. PRISTOL*
O1.T8.1-02	*Plan de situatie Tronson 8.1 U.A.T. PRISTOL*
O1.T8.1-03	*Profile transversale tip Tronson 8.1 U.A.T. PRISTOL*
O1.T8.1-04	*Profil longitudinal Tronson 8.1 U.A.T. PRISTOL*
O1.T8.2-02	*Plan de situatie Tronson 8.2 U.A.T. PRISTOL*
O1.T8.2-03	*Profile transversale tip Tronson 8.2 U.A.T. PRISTOL*
O1.T8.2-04	*Profil longitudinal Tronson 8.2 U.A.T. PRISTOL*
O1.T9-01	*Plan de incadrare in zona Tronson 9 U.A.T. GARLA MARE*
O1.T9.1-02	*Plan de situatie Tronson 9.1 U.A.T. GARLA MARE*
O1.T9.1-03	*Profile transversale tip Tronson 9.1 U.A.T. GARLA MARE*
O1.T9.1-04	*Profil longitudinal Tronson 9.1 U.A.T. GARLA MARE*
O1.T09.1-05.1	*Plan de situatie pasarela peste VFN*
O1.T09.1-05.02-06	*Dispozitie pasarela peste VFN*
O1.T9.2-02	*Plan de situatie Tronson 9.2 U.A.T. GARLA MARE*
O1.T9.2-03	*Profile transversale tip Tronson 9.2 U.A.T. GARLA MARE*
O1.T9.2-04	*Profil longitudinal Tronson 9.2 U.A.T. GARLA MARE*
O1.T9.3-02	*Plan de situatie Tronson 9.3 U.A.T. GARLA MARE*
O1.T9.3-03	*Profile transversale tip Tronson 9.3 U.A.T. GARLA MARE*
O1.T9.3-04	*Profil longitudinal Tronson 9.3 U.A.T. GARLA MARE*
O1.T9.4-02	*Plan de situatie Tronson 9.4 U.A.T. GARLA MARE*
O1.T9.4-03	*Profile transversale tip Tronson 9.4 U.A.T. GARLA MARE*
O1.T9.4-04	*Profil longitudinal Tronson 9.4 U.A.T. GARLA MARE*
O1.T9.5-02	*Plan de situatie Tronson 9.5 U.A.T. GARLA MARE*
O1.T9.5-03	*Profile transversale tip Tronson 9.5 U.A.T. GARLA MARE*
O1.T9.5-04	*Profil longitudinal Tronson 9.5 U.A.T. GARLA MARE*
O1.T10-01	*Plan de incadrare in zona Tronson 10 U.A.T. VRATA*
O1.T10-02	*Plan de situatie Tronson 10 U.A.T. VRATA*
O1.T10-03	*Profile transversale tip Tronson 10 U.A.T. VRATA*
O1.T10-04	*Profil longitudinal Tronson 10 U.A.T. VRATA*
O1.T11-01	*Plan de incadrare in zona Tronson 11 U.A.T. SALCIA*
O1.T11.1-02	*Plan de situatie Tronson 11.1 U.A.T. SALCIA*
O1.T11.1-03	*Profile transversale tip Tronson 11.1 U.A.T. SALCIA*
O1.T11.1-04	*Profil longitudinal Tronson 11.1 U.A.T. SALCIA*
O1.T11.2-02	*Plan de situatie Tronson 11.2 U.A.T. SALCIA*
O1.T11.2-03	*Profile transversale tip Tronson 11.2 U.A.T. SALCIA*
O1.T11.2-04	*Profil longitudinal Tronson 11.2 U.A.T. SALCIA*
O1.D1	*Podet transversal DN500mm*
O1.D2	*Podet tip P2*
O2.T0	*Plan de incadrare judet Dolj*
O2.T1-01	*Plan de incadrare in zona Tronson 1 U.A.T. CETATE*
O2.T1-02	*Plan de situatie Tronson 1 U.A.T. CETATE*

O2.T1-03	*Profile transversale tip Tronson 1 U.A.T. CETATE*
O2.T1-04	*Profil longitudinal Tronson 1 U.A.T. CETATE*
O2.T2-01	*Plan de incadrare in zona Tronson 2 U.A.T. MAGLAVIT*
O2.T2-02	*Plan de situatie Tronson 2 U.A.T. MAGLAVIT*
O2.T2-03	*Profile transversale tip Tronson 2 U.A.T. MAGLAVIT*
O2.T2-04	*Profil longitudinal Tronson 2 U.A.T. MAGLAVIT*
O2.T3-01	*Plan de incadrare in zona Tronson 3 U.A.T. CALAFAT*
O2.T3.1-02	*Plan de situatie Tronson 3.1 U.A.T. CALAFAT*
O2.T3.1-03	*Profile transversale tip Tronson 3.1 U.A.T. CALAFAT*
O2.T3.1-04	*Profil longitudinal Tronson 3.1 U.A.T. CALAFAT*
O2.T3.2-02	*Plan de situatie Tronson 3.2 U.A.T. CALAFAT*
O2.T3.2-03	*Profile transversale tip Tronson 3.2 U.A.T. CALAFAT*
O2.T3.2-04	*Profil longitudinal Tronson 3.2 U.A.T. CALAFAT*
O2.T3.2-05	*Plan de situatie pasarela peste canal Tronson 3.2 UAT CALAFAT*
O2.T3.2-06	*Dispozitie generala pasarela canal Tronson 3.2 UAT CALAFAT*
O2.T3.3-02	*Plan de situatie Tronson 3.3A & B U.A.T. CALAFAT*
O2.T3.3-03	*Profile transversale tip Tronson 3.3A & B U.A.T. CALAFAT*
O2.T3.3-04	*Profil longitudinal Tronson 3.3A & B U.A.T. CALAFAT*
O2.T3.4-02	*Plan de situatie Tronson 3.4 U.A.T. CALAFAT*
O2.T3.4-03	*Profile transversale tip Tronson 3.4 U.A.T. CALAFAT*
O2.T3.4-04	*Profil longitudinal Tronson 3.4 U.A.T. CALAFAT*
O2.T3.5-02	*Plan de situatie Tronson 3.5 U.A.T. CALAFAT*
O2.T3.5-03	*Profile transversale tip Tronson 3.5U.A.T. CALAFAT*
O2.T3.5-04	*Profil longitudinal Tronson 3.5 U.A.T. CALAFAT*
O2.T4-01	*Plan de incadrare in zona Tronson 4 U.A.T. CIUPERCENII NOI*
O2.T4.1-02	*Plan de situatie Tronson 4.1 U.A.T. CIUPERCENII NOI*
O2.T4.1-03	*Profile transversale tip Tronson 4.1 U.A.T. CIUPERCENII NOI*
O2.T4.1-04	*Profil longitudinal Tronson 4.1 U.A.T. CIUPERCENII NOI*
O2.T4.2-02	*Plan de situatie Tronson 4.2 U.A.T. CIUPERCENII NOI*
O2.T4.2-03	*Profile transversale tip Tronson 4.2 U.A.T. CIUPERCENII NOI*
O2.T4.2-04	*Profil longitudinal Tronson 4.2 U.A.T. CIUPERCENII NOI*
O2.T4.3-02	*Plan de situatie Tronson 4.3 U.A.T. CIUPERCENII NOI*
O2.T4.3-03	*Profile transversale tip Tronson 4.3 U.A.T. CIUPERCENII NOI*
O2.T4.3-04	*Profil longitudinal Tronson 4.3 U.A.T. CIUPERCENII NOI*
O2.T4.4-02	*Plan de situatie Tronson 4.4U.A.T. CIUPERCENII NOI*
O2.T4.4-03	*Profile transversale tip Tronson 4.4 U.A.T. CIUPERCENII NOI*
O2.T4.4-04	*Profil longitudinal Tronson 4.4U.A.T. CIUPERCENII NOI*
O2.T5-01	*Plan de incadrare in zona Tronson 5 U.A.T. DESA*
O2.T5-02	*Plan de situatie Tronson 5 U.A.T. DESA*
O2.T5-03	*Profile transversale tip Tronson 5 U.A.T. DESA*
O2.T5-04	*Profil longitudinal Tronson 5 U.A.T. DESA*
O2.T6-01	*Plan de incadrare in zona Tronson 6 U.A.T. POIANA MARE*
O2.T6.1-02	*Plan de situatie Tronson 6.1 U.A.T. POIANA MARE*
O2.T6.1-03	*Profile transversale tip Tronson 6.1 U.A.T. POIANA MARE*
O2.T6.1-04	*Profil longitudinal Tronson 6.1 U.A.T. POIANA MARE*
O2.T6.2-02	*Plan de situatie Tronson 6.2 U.A.T. POIANA MARE*
O2.T6.2-03	*Profile transversale tip Tronson 6.2 U.A.T. POIANA MARE*

O2.T6.2-04	*Profil longitudinal Tronson 6.2 U.A.T. POIANA MARE*
O2.T7-01	*Plan de incadrare in zona Tronson 7 U.A.T. PISCU VECHI*
O2.T7.1-02	*Plan de situatie Tronson 7.1 U.A.T. PISCU VECHI*
O2.T7.1-03	*Profile transversale tip Tronson 7.1 U.A.T. PISCU VECHI*
O2.T7.1-04	*Profil longitudinal Tronson 7.1 U.A.T. PISCU VECHI*
O2.T7.2-02	*Plan de situatie Tronson 7.2 U.A.T. PISCU VECHI*
O2.T7.2-03	*Profile transversale tip Tronson 7.2 U.A.T. PISCU VECHI*
O2.T7.2-04	*Profil longitudinal Tronson 7.2 U.A.T. PISCU VECHI*
O2.T7.3-02	*Plan de situatie Tronson 7.3 U.A.T. PISCU VECHI*
O2.T7.3-03	*Profile transversale tip Tronson 7.3 U.A.T. PISCU VECHI*
O2.T7.3-04	*Profil longitudinal Tronson 7.3 U.A.T. PISCU VECHI*
O2.T7.4-02	*Plan de situatie Tronson 7.4 U.A.T. PISCU VECHI*
O2.T7.4-03	*Profile transversale tip Tronson 7.4 U.A.T. PISCU VECHI*
O2.T7.4-04	*Profil longitudinal Tronson 7.4 U.A.T. PISCU VECHI*
O2.T8.0-01	*Plan de incadrare in zona Tronson 8 U.A.T. GHIDICI*
O2.T8.1-02	*Plan de situatie Tronson 8.1 U.A.T. GHIDICI*
O2.T8.1-03	*Profile transversale tip Tronson 8.1 U.A.T. GHIDICI*
O2.T8.1-04	*Profil longitudinal Tronson 8.1 U.A.T. GHIDICI*
O2.T8.2-02	*Plan de situatie Tronson 8.2 U.A.T. GHIDICI*
O2.T8.2-03	*Profile transversale tip Tronson 8.2 U.A.T. GHIDICI*
O2.T8.2-04	*Profil longitudinal Tronson 8.2 U.A.T. GHIDICI*
O2.T8.3-02	*Plan de situatie Tronson 8.3 U.A.T. GHIDICI*
O2.T8.3-03	*Profile transversale tip Tronson 8.3 U.A.T. GHIDICI*
O2.T8.3-04	*Profil longitudinal Tronson 8.3 U.A.T. GHIDICI*
O2.T8.4-02	*Plan de situatie Tronson 8.4 U.A.T. GHIDICI*
O2.T8.4-03	*Profile transversale tip Tronson 8.4 U.A.T. GHIDICI*
O2.T8.4-04	*Profil longitudinal Tronson 8.4 U.A.T. GHIDICI*
O2.T9-01	*Plan de incadrare in zona Tronson 9 U.A.T. RAST*
O2.T9-02	*Plan de situatie Tronson 9 U.A.T. RAST*
O2.T9-03	*Profile transversale tip Tronson 9 U.A.T. RAST*
O2.T9-04	*Profil longitudinal Tronson 9 U.A.T. RAST*
O2.T10-01	*Plan de incadrare in zona Tronson 10 U.A.T. NEGOI*
O2.T10-02	*Plan de situatie Tronson 10 U.A.T. NEGOI*
O2.T10-03	*Profile transversale tip Tronson 10 U.A.T. NEGOI*
O2.T10-04	*Profil longitudinal Tronson 10 U.A.T. NEGOI*
O2.T11-01	*Plan de incadrare in zona Tronson 11 U.A.T. CATANE*
O2.T11-02	*Plan de situatie Tronson 11 U.A.T. CATANE*
O2.T11-03	*Profile transversale tip Tronson 11 U.A.T. CATANE*
O2.T11-04	*Profil longitudinal Tronson 11 U.A.T. CATANE*
O2.T12-01	*Plan de incadrare in zona Tronson 12 U.A.T. BISTRET*
O2.T12-02	*Plan de situatie Tronson 12 U.A.T. BISTRET*
O2.T12-03	*Profile transversale tip Tronson 12 U.A.T. BISTRET*
O2.T12-04	*Profil longitudinal Tronson 12 U.A.T. BISTRET*
O2.T13-01	*Plan de incadrare in zona Tronson 13 U.A.T. CARNA*
O2.T13-02	*Plan de situatie Tronson 13 U.A.T. CARNA*

O2.T13-03 *Profile transversale tip Tronson 13 U.A.T. CARNA*
O2.T13-04 *Profil longitudinal Tronson 13 U.A.T. CARNA*

O2.T14-01 *Plan de incadrare in zona Tronson 14 U.A.T. MACESU DE JOS*
O2.T14-02 *Plan de situatie Tronson 14 U.A.T. MACESU DE JOS*
O2.T14-03 *Profile transversale tip Tronson 14 U.A.T. MACESU DE JOS*
O2.T14-04 *Profil longitudinal Tronson 14 U.A.T. MACESU DE JOS*

O2.T15-01 *Plan de incadrare in zona Tronson 15 U.A.T. GIGHERA*
O2.T15.1-02 *Plan de situatie Tronson 15.1 U.A.T. GIGHERA*
O2.T15.1-03 *Profile transversale tip Tronson 15.1 U.A.T. GIGHERA*
O2.T15.1-04 *Profil longitudinal Tronson 15.1 U.A.T. GIGHERA*
O2.T15.2-02 *Plan de situatie Tronson 15.2 U.A.T. GIGHERA*
O2.T15.2-03 *Profile transversale tip Tronson 15.2 U.A.T. GIGHERA*
O2.T15.2-04 *Profil longitudinal Tronson 15.2 U.A.T. GIGHERA*
O2.T15.3-02 *Plan de situatie Tronson 15.3 U.A.T. GIGHERA*
O2.T15.3-03 *Profile transversale tip Tronson 15.3 U.A.T. GIGHERA*
O2.T15.3-04 *Profil longitudinal Tronson 15.3 U.A.T. GIGHERA*
O2.T15.4-02 *Plan de situatie Tronson 15.4 U.A.T. GIGHERA*
O2.T15.4-03 *Profile transversale tip Tronson 15.4 U.A.T. GIGHERA*
O2.T15.4-04 *Profil longitudinal Tronson 15.4 U.A.T. GIGHERA*

O2.T16-01 *Plan de incadrare in zona Tronson 16 U.A.T. OSTROVENI*
O2.T16.1-02 *Plan de situatie Tronson 16.1 U.A.T. OSTROVENI*
O2.T16.1-03 *Profile transversale tip Tronson 16.1 U.A.T. OSTROVENI*
O2.T16.1-04 *Profil longitudinal Tronson 16.1 U.A.T. OSTROVENI*
O2.T16.2-02 *Plan de situatie Tronson 16.2 U.A.T. OSTROVENI*
O2.T16.2-03 *Profile transversale tip Tronson 16.2 U.A.T. OSTROVENI*
O2.T16.2-04 *Profil longitudinal Tronson 16.2 U.A.T. OSTROVENI*
O2.T16.3-02 *Plan de situatie Tronson 16.3 U.A.T. OSTROVENI*
O2.T16.3-03 *Profile transversale tip Tronson 16.3 U.A.T. OSTROVENI*
O2.T16.3-04 *Profil longitudinal Tronson 16.3 U.A.T. OSTROVENI*
O2.T16.4-02 *Plan de situatie Tronson 16.4 U.A.T. OSTROVENI*
O2.T16.4-03 *Profile transversale tip Tronson 16.4 U.A.T. OSTROVENI*
O2.T16.4-04 *Profil longitudinal Tronson 16.4 U.A.T. OSTROVENI*
O2.T16.5-02 *Plan de situatie Tronson 16.5 U.A.T. OSTROVENI*
O2.T16.5-03 *Profile transversale tip Tronson 16.5 U.A.T. OSTROVENI*
O2.T16.5-04 *Profil longitudinal Tronson 16.5 U.A.T. OSTROVENI*

O2.T17-01 *Plan de incadrare in zona Tronson 17 U.A.T. BECHET*
O2.T17.1-02 *Plan de situatie Tronson 17.1 U.A.T. BECHET*
O2.T17.1-03 *Profile transversale tip Tronson 17.1 U.A.T. BECHET*
O2.T17.1-04 *Profil longitudinal Tronson 17.1 U.A.T. BECHET*
O2.T17.2-02 *Plan de situatie Tronson 17.2 U.A.T. BECHET*
O2.T17.2-03 *Profile transversale tip Tronson 17.2 U.A.T. BECHET*
O2.T17.2-04 *Profil longitudinal Tronson 17.2 U.A.T. BECHET*
O2.T17.3-02 *Plan de situatie Tronson 17.3 U.A.T. BECHET*
O2.T17.3-03 *Profile transversale tip Tronson 17.3 U.A.T. BECHET*
O2.T17.3-04 *Profil longitudinal Tronson 17.3 U.A.T. BECHET*

O2.T18-01 *Plan de incadrare in zona Tronson 18 U.A.T. CALARASI*
O2.T18-02 *Plan de situatie Tronson 18 U.A.T. CALARASI*

O2.T18-03	*Profile transversale tip Tronson 18 U.A.T. CALARASI*
O2.T18-04	*Profil longitudinal Tronson 18 U.A.T. CALARASI*
O2.T19-01	*Plan de incadrare in zona Tronson 19 U.A.T. DABULENI*
O2.T19-02	*Plan de situatie Tronson 19 U.A.T. DABULENI*
O2.T19-03	*Profile transversale tip Tronson 19 U.A.T. DABULENI*
O2.T19-04	*Profil longitudinal Tronson 19 U.A.T. DABULENI*
Detalii de executie	
O2.D1	*Podet transversal DN500mm*
O2.D2	*Podet transversal DN800mm*
O2.D3	*Podet transversal DN600mm*
O3.T0	*Plan de incadrare judet*
O3.T1.1-01	*Plan de incadrare Tronson 1.1 U.A.T. IANCA*
O3.T1.1-02	*Plan de situatie Tronson 1.1 U.A.T. IANCA*
O3.T1.1-03	*Profile transversale tip Tronson 1.1 U.A.T. IANCA*
O3.T1.2-01	*Plan de incadrare Tronson 1.2 U.A.T. IANCA*
O3.T1.2-02	*Plan de situatie Tronson 1.2 U.A.T. IANCA*
O3.T1.2-03	*Profile transversale tip Tronson 1.2 U.A.T. IANCA*
O3.T2-01	*Plan de incadrare Tronson 2 U.A.T. GROJDIBODU*
O3.T2-02	*Plan de situatie Tronson 2 U.A.T. GROJDIBODU*
O3.T2-03	*Profile transversale tip Tronson 2 U.A.T. GROJDIBODU*
O3.T3-01	*Plan de incadrare Tronson 3 U.A.T. GURA PADINII*
O3.T3-02	*Plan de situatie Tronson 3 U.A.T. GURA PADINII*
O3.T3-03	*Profile transversale tip Tronson 3 U.A.T. GURA PADINII*
O3.T4-01	*Plan de incadrare Tronson 4 U.A.T. ORLEA*
O3.T4-02	*Plan de situatie Tronson 4 U.A.T. ORLEA*
O3.T4-03	*Profile transversale tip Tronson 4 U.A.T. ORLEA*
O3.T5.1-01	*Plan de incadrare Tronson 5.1 U.A.T. CORABIA*
O3.T5.1-02	*Plan de situatie Tronson 5.1 U.A.T. CORABIA*
O3.T5.1-03	*Profile transversale tip Tronson 5.1 U.A.T. CORABIA*
O3.T5.2-01	*Plan de incadrare Tronson 5.2 U.A.T. CORABIA*
O3.T5.2-02	*Plan de situatie Tronson 5.2 U.A.T. CORABIA*
O3.T5.2-03	*Profile transversale tip Tronson 5.2 U.A.T. CORABIA*
O3.T5.3-01	*Plan de incadrare Tronson 5.3 U.A.T. CORABIA*
O3.T5.3-02	*Plan de situatie Tronson 5.3 U.A.T. CORABIA*
O3.T5.3-03	*Profile transversale tip Tronson 5.3 U.A.T. CORABIA*
O3.T5.4-01	*Plan de incadrare Tronson 5.4 U.A.T. CORABIA*
O3.T5.4-02	*Plan de situatie Tronson 5.4 U.A.T. CORABIA*
O3.T5.4-03	*Profile transversale tip Tronson 5.4 U.A.T. CORABIA*
O3.T5.5-01	*Plan de incadrare Tronson 5.5 U.A.T. CORABIA*
O3.T5.5-02	*Plan de situatie Tronson 5.5 U.A.T. CORABIA*
O3.T5.5-03	*Profile transversale tip Tronson 5.5 U.A.T. CORABIA*

S.C. GEBES MPROJECT S.R.L
SAT PAUN, COMUNA BARNOVA, STRADA COLINA PAUNULUI, NR. 35E
C.U.I 33227191, J22/906/2014
TEL: 0747/853.390 E-mail: office.gebes@yahoo.com

1. INFORMATII GENERALE PRIVIND OBIECTIVUL DE INVESTITIE

1.1. Denumirea obiectivului de investiţii:

TRASEU EUROVELO 6 MEHEDINTI - DOLJ – OLT

din Investitia I.4 ,,Implementarea a 3000 km de trasee cicloturistice", finantat din Planul National de Redresare și Reziliența al Romaniei, Componenta 11 - Turism si cultura

1.2. Ordonatorul principal de credite/investitor

JUDETUL DOLJ, PRIN CONSILIUL JUDETEAN DOLJ
in calitate de lider de parteneriat

1.3. Ordonatorul de credite (secundar/tertiar)

Nu este cazul

1.4. Beneficiarul investiţiei:

Parteneriatul format din:

UNITATEA ADMINISTRATIV-TERITORIALA (UAT) JUDETUL DOLJ
in calitate de lider de parteneriat

UNITATEA ADMINISTRATIV-TERITORIALA (UAT) JUDETUL MEHEDINTI

UNITATEA ADMINISTRATIV-TERITORIALA (UAT) JUDETUL OLT

și:

Unitatea Administrativ-Teritoriala Municipiul Drobeta-Turnu Severin, judetul Mehedinti
Unitatea Administrativ Teritoriala Comuna Simian, judetul Mehedinti
Unitatea Administrativ-Teritoriala Comuna Hinova, judetul Mehedinti
Unitatea Administrativ-Teritoriala Comuna Devesel, judetul Mehedinti
Unitatea Administrativ-Teritoriala Comuna Burila Mare, judetul Mehedinti
Unitatea Administrativ Teritoriala Comuna Gogosu, judetul Mehedinti
Unitatea Administrativ Teritoriala Comuna Gruia, judetul Mehedinti
Unitatea Administrativ Teritoriala Comuna Pristol, judetul Mehedinti
Unitatea Administrativ Teritoriala Comuna Garla Mare, judetul Mehedinti
Unitatea Administrativ Teritoriala Comuna Vrata, judetul Mehedinti
Unitatea Administrativ Teritoriala Comuna Salcia, judetul Mehedinti
Unitatea Administrativ-Teritoriala Comuna Cetate, judetul Dolj
Unitatea Administrativ Teritoriala Comuna Maglavit, judetul Dolj
Unitatea Administrativ-Teritoriala Municipiul Calafat, judetul Dolj
Unitatea Administrativ-Teritoriala Comuna Ciupercenii Noi, judetul Dolj
Unitatea Administrativ-Teritoriala Comuna Desa, judetul Dolj
Unitatea Administrativ Teritoriala Comuna Poiana Mare, judetul Dolj
Unitatea Administrativ Teritoriala Comuna Piscu Vechi, judetul Dolj
Unitatea Administrativ Teritoriala Comuna Ghidici, judetul Dolj
Unitatea Administrativ Teritoriala Comuna Rast, judetul Dolj
Unitatea Administrativ Teritoriala Comuna Negoi, judetul Dolj
Unitatea Administrativ Teritoriala Comuna Catane, judetul Dolj
Unitatea Administrativ Teritoriala Comuna Bistret, judetul Dolj
Unitatea Administrativ Teritoriala Comuna Carna, judetul Dolj
Unitatea Administrativ Teritoriala Comuna Macesu de Jos, judetul Dolj
Unitatea Administrativ Teritoriala Comuna Gighera, judetul Dolj
Unitatea Administrativ Teritoriala Comuna Ostroveni, judetul Dolj
Unitatea Administrativ Teritoriala Oras Bechet, judetul Dolj
Unitatea Administrativ Teritoriala Comuna Calarasi, judetul Dolj
Unitatea Administrativ Teritoriala Oras Dabuleni, judetul Dolj
Unitatea Administrativ-Teritoriala Orasul Corabia, judetul Olt
Unitatea Administrativ-Teritoriala Comuna Ianca, judetul Olt
Unitatea Administrativ-Teritoriala Comuna Grojdibodu, judetul Olt
Unitatea Administrativ-Teritoriala Comuna Gura Padinii, judetul Olt
Unitatea Administrativ Teritoriala Comuna Orlea, judetul Olt

1.5. Elaboratorul studiului de fezabilitate:

S.C. GEBES MPROJECT S.R.L IASI
Sat Paun, Comuna Barnova, Strada Colina Paunului, Nr 35E
C.U.I 33227191, J22/906/2014
Telefon: 0747/853.390 E-mail: office.gebes@yahoo.com

S.C. GEBES MPROJECT S.R.L
SAT PAUN, COMUNA BARNOVA, STRADA COLINA PAUNULUI, NR. 35E
C.U.I 33227191, J22/906/2014
TEL: 0747/853.390 E-mail: office.gebes@yahoo.com

2. SITUATIA EXISTENTA SI NECESITATEA OBIECTIVULUI/PROIECTULUI DE INVESTIŢII

2.1. Concluziile studiului de prefezabilitate (in cazul in care a fost elaborat) privind situatia actuala, necesitatea si oportunitatea promovarii obiectivului de investitii si scenariile/ optiunile tehnico economice identificate si propuse spre analiza

Nu este cazul – nu a fost realizat un studiu de prefezabilitate

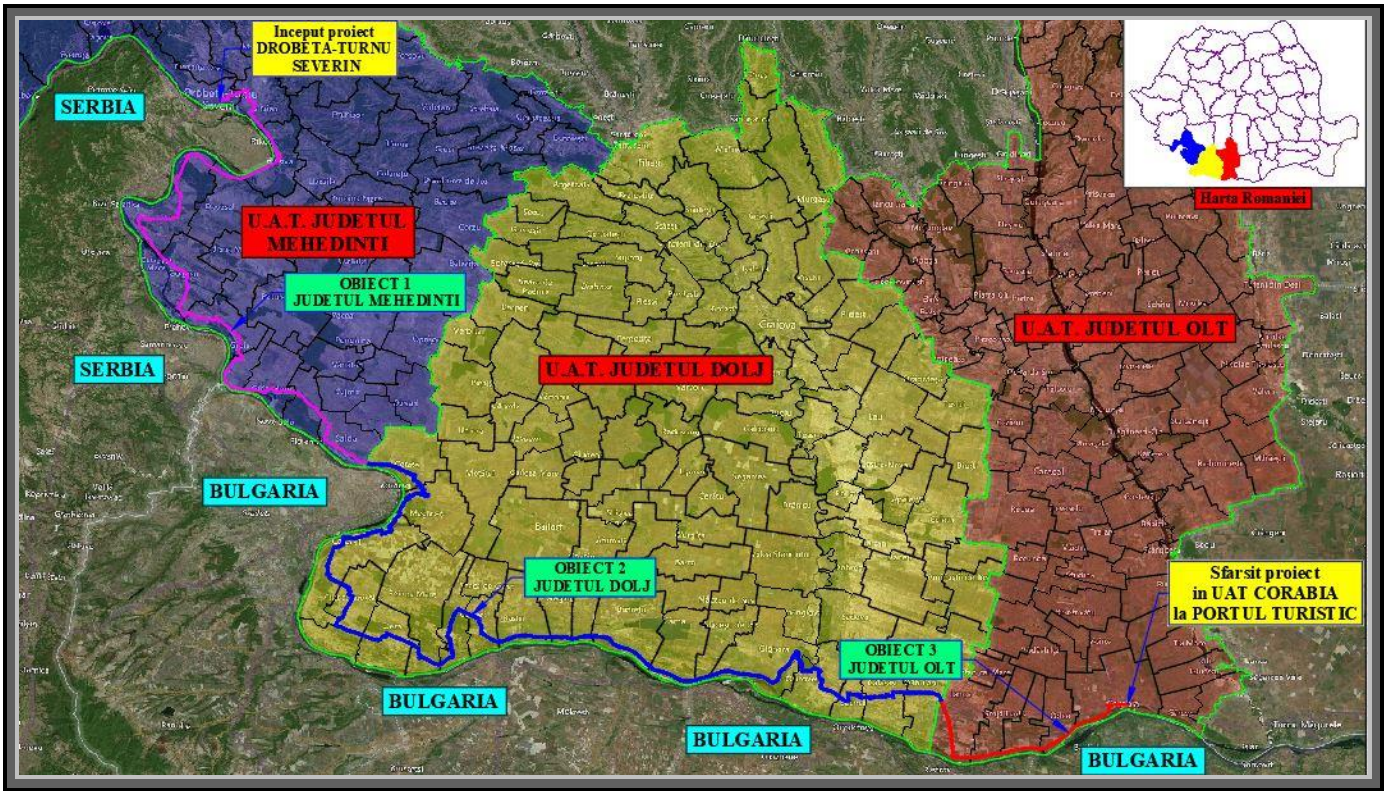
2.2. Prezentarea contextului: politici, strategii, legislație, acorduri relevante, structuri instituționale și financiare.

Avand ca obiectiv strategic sprijinirea transportului durabil prin dezvoltarea infrastructurii de trasee cicloturistice la nivel national, proiectul își propune amenajarea traseului mentionat, care constituie un segment din ruta cicloturistica de rang european Euro Velo 6 Atlantic - Marea Neagra, cu o lungime totala de aproximativ 4.700 de kilometri, avand ca puncte terminus localitatile Nantes (Franta) și Constanta (Romania) și traversand 10 state din spatiul european. Implementarea proiectului ,,Traseu EuroVelo 6 Mehedinti - Dolj - Olt" are potentialul de a contribui in mod semnificativ la creșterea atractivitatii turistice in cele trei judete, la promovarea intemationala și, in ansamblu, la dezvoltarea zonelor traversate de itinerar, cu importante beneficii pentru comunitatile locale, promovand in același timp transportul verde, durabil.

În urma incheierii unui Acord de parteneriat, unitatile administrativ-teritoriale beneficiare, mai sus mentionate, din judetele Mehedinti, Dolj și Olt, situate intr-o regiune care imbina diverse forme de relief, cu un potential turistic ridicat, precum si cu caracter transfrontalier dunarean, au depus spre finantare Proiectul Cl 1-PIl-5, intitulat ,,Traseu Euro Velo 6 Mehedinfi -Dolj - Olt".

Proiectul a fost selectat pentru finantare și, in data de 14.02.2023, a fost semnat contractul de finantare nr. 18305, intre Ministerul Dezvoltarii, Lucrarilor Publice și Administratiei și Judetul Dolj, in calitate de Lider al parteneriatului, contract in valoare totala de 172.937.579,43 lei, inclusiv TVA.

Obiectivul de investitii propune construirea/ amenajarea a aproximativ 356,838 km de traseu cicloturistic de-a lungul fluviului Dunarea, traseu reprezentat imaginea de mai jos:



Incadrarea in judet a traseului cicloturistic.

Prin programul de cooperare transfrontaliera Romania - Bulgaria INTERREG VI A 2021 - 2027, traseul cicloturistic Euro Velo 6 reprezinta elementul de integrare strategica a teritoriului transfrontalier eligibil pentru Prioritatea 4: O regiune integrata. Astfel, prin acest program se vor finanta proiecte de promovare a dezvoltarii sociale, economice și de mediu integrate și favorabile incluziunii, a culturii, a patrimoniului natural, a turismului durabil și a securitatii in zona aferenta traseului cicloturistic propus Euro Velo 6 Mehedinti - Dolj – Olt.

S.C. GEBES MPROJECT S.R.L
SAT PAUN, COMUNA BARNOVA, STRADA COLINA PAUNULUI, NR. 35E
C.U.I 33227191, J22/906/2014
TEL: 0747/853.390 E-mail: office.gebes@yahoo.com

DESCRIERE GENERALA INFRASTRUCTURA CICLOTURISM (EUROVELO) SI CONSTRUCTII CONEXE-MEMORIU DE ARHITECTURĂ

1. INTRODUCERE

Prezenta documentație tehnică vizează amenajarea infrastructurii cicloturistice EuroVelo pe teritoriul României, cu accent pe dezvoltarea unor facilități conexe esențiale: zone de odihnă, campinguri, stații de reparații pentru biciclete și sisteme de semnalizare. Obiectivul principal este integrarea armonioasă a acestor amenajări în mediul natural și construit, respectând normativele în vigoare și principiile sustenabilității.

2. ZONE DE ODIHNĂ

Descriere generală a lucrărilor

Conform standardelor de certificare EuroVelo, pe traseu trebuie amplasate zone de odihnă acoperite (masă/scaune, alimentare cu apă potabilă) la fiecare aproximativ 15 km. În zonele unde există utilități, acestea vor fi dotate suplimentar cu toalete, dușuri și alte facilități.



ARHITECTURA FOIȘOARELOR

În cadrul proiectului au fost propuse mai multe tipuri de foișoare:

- Foișor Tip 1 – dimensiuni standard 6 x 4 m
- Foișor Tip 3 – dimensiuni 6 x 2 m, destinat zonelor de odihnă cu spațiu limitat

Numărul și tipul foișoarelor variază în funcție de zonă și amplasament.





Elementul central al zonelor de odihnă este foișorul din lemn, proiectat să îndeplinească multiple funcții.

Foisorul Tip 1 are domensiunile standar de 6m x 4m si are functiiunile

✓ Pauze scurte – bănci exterioare pentru opriri rapide

✓ Luarea mesei – masă cu băncuțe în interior

✓ Odihnă extinsă – spațiu suplimentar în podul foișorului

✓ Toaletă ecologică – WC uscat integrat

✓ Service biciclete – stație self-repair

✓ Rastel pentru biciclete interior si exterior

Foisorul Tip 3 are domensiunile de 6m x 2m, este propus doar in zonele de odihna cu o o latime si suprafata limitata, are are urmatoarele functiiuni:

✓ Pauze scurte – bănci exterioare pentru opriri rapide

✓ Luarea mesei – mase cu băncuțe în interior

✓ Service biciclete – stație self-repair

✓ Rastel pentru biciclete doar pe pereti exteriori

MATERIALE SI SOLUTII SI DE FINISAJ

Foișorele sunt construite din materiale durabile, cu un design integrat în peisaj. În zonele fără acces la rețeaua electrică, iluminarea este asigurată prin panouri

fotovoltaice. Această infrastructură esențială contribuie la siguranța și confortul cicloturiștilor pe traseul EuroVelo.

Atât funcţionalul cât şi finisajele interioare şi exterioare s-au stabilit de comun acord cu beneficiarul şi cu cerinţele impuse prin standardele de certificare a traseilor EuroVelo. S-au utilizat atât la exterior cât şi la interior finisaje durabile de calitate, rezistente în timpul exploatării.

A. Finisaje interioare:
- pardoseala: beton aparent
- pardoseala pod: podfina din lemn tratat si finisat pod
- compartimentari: OSB si lambriu cu nut si feder
- tavan: lambriu cu nut si feder

B. Finisaje exterioare:
- Pereti: lambriu cu nut si feder
- Elemnete decorative din lemn tratat
- Prinderi metalice tartate si vopsite
- Tamplarie din lemn tratat
- Placaje din OSB tratat

C. Invelitoarea

Acoperis tip sarpanta cu invelitoarea din sindrila tratata, cu prindere mecanica pe o sistem sipci si contrasiptici, stratul suprot find o astereala protejata cu o folie anticcondens.

Elemenetele din lemn expuse vor fi tratate pentru intemperii.

Apa pluvială se va colecta în interiorul incintei.

SISTEMUL CONSTRUCTIV

Infrastructura

Fundațiile construcțiilor se vor realiza din beton armat de clasa minimă C16/20, cu armătură realizată din bare individuale de oțel beton S500, clasă de ductilitate C. Acestea se vor realiza sub forma de fundații continue , de tip elevație. Cota de fundare va fi de minim 1,00 m de la CTA, asigurând obligatoriu adâncimea de îngheț și condițiile de fundare. Secțiunea fundației va avea lățimea de 0,35 m și înălțimea de 1,00 m, iar sub acestea se va prevedea un strat de egalizare din beton C8/10.

Placa pardoseală (placa pe sol) se va realiza din beton armat, va avea grosimea minimă de 10 cm și va fi armată cu o plasă sudată. Aceasta se va dispune pe un strat de balast compactat, pentru ruperea capilarității după ce în prealabil terenul natural

de sub aceasta a fost compactat. De asemenea sub placă pardoseală se va monta o membrană din folie de polietilenă pentru construcții. Pe conturul elevațiile perimetrale din beton armat se va realiza hidroizolarea cu membrană bituminoasă. Sistematizarea verticală va asigura îndepărtarea rapidă a apelor din apropierea construcției prin pante.

Suprastructura

Construcția foișorului este deschisă pe laturi, fiind realizată din lemn tratat corespunzător, cu acoperiș în patru ape și învelitoare tip șindrilă bituminoasă. Funcționalul diferă de la construcție la construcție astfel încât să se asigure necesarul de spații, iar dotarea de asemenea.

Elementele ce compun structura de rezistență sunt realizate din lemn de calitatea I (uscat, fără crăpături sau urme de putregai), de rășinoase și ecarisat, fiind tratate cu substanțe ignifuge, antiseptice și insectofungicide. De asemenea, elementele se vor proteja prin lacuri speciale rezistente la raze UV și umiditate, pentru a-i crește durata de viață. Secțiunile elementelor se vor realiza în așa fel încât să se asigure rezistența și stabilitatea construcției.

Elemente de prindere între lemn și beton realizate din piese metalice zincate, ancorate cu tije. De asemenea elementele din lemn se vor solidariza intre ele prin chertare și cu elemente metalice zincate omologate, tip "colțar", placi perforate, placi multicui și cuie.

Ipotezele de calcul vor ține cont de zona seismică, viteza vântului și încărcările climatice corespunzătoare amplasamentului.

Structura propusă este una simplă, eficientă, cu un regim de înălțime redus, adaptată pentru funcțiunea de adăpost în spațiu public sau semi-public. Durabilitatea este asigurată prin materiale de calitate, tratamente specifice și o concepție structurală clară, ușor de pus în operă.

3. SEMNALIZARE ȘI MARCAJE

Pentru asigurarea unei orientări eficiente a cicloturiștilor, se vor implementa elemente de semnalizare conform normelor EuroVelo și legislației naționale.

3.1. Indicatoare și panouri informative

- **Marcaje de direcție și confirmare**, dispuse la intersecțiile principale și punctele de schimbare a direcției;
- **Indicatoare adiționale**, care vor include informații despre:
  - Distanța până la următorul oraș sau punct de interes;
  - Conexiuni cu mijloace de transport în comun;

- Atracții turistice din apropiere;
- Logo-ul și specificațiile traseului EuroVelo.

3.2. Elemente de orientare naturală

- Pe sectoarele lipsite de vegetație, se vor realiza **aliniamente de arbori**, care vor avea și rol de **marcare naturală** a traseului, conform specificațiilor PNRR.

4. CONCLUZII

Implementarea infrastructurii cicloturistice EuroVelo în România va contribui la dezvoltarea turismului durabil, oferind facilități adecvate pentru cicloturiști, integrate armonios în peisajul natural și construite.

Soluțiile propuse respectă principiile sustenabilității și sunt optimizate pentru un buget eficient, menținând în același timp standardele de calitate și siguranță impuse de rețeaua EuroVelo

Intocmit,
arh. Ionut I. Sescu



S.C. GEBES MPROJECT S.R.L
SAT PAUN, COMUNA BARNOVA, STRADA COLINA PAUNULUI, NR. 35E
C.U.I 33227191, J22/906/2014
TEL: 0747/853.390 E-mail: office.gebes@yahoo.com

2.3. Analiza situației existente și identificarea necesităților și a deficiențelor

Prin Proiectul „Traseu EuroVelo 6 Mehedinti - Dolj - Olt" se propune construirea/amenajarea a cca. 357 km de traseu cicloturistic.

Obiectivul de investitii propune construirea/ amenajarea a 356,838 km de traseu cicloturistic de-a lungul fluviului Dunarea, avand ca punct de inceput localitatea Drobeta-Turnu Severin si ca sfarsit de proiect limita U.A.T. Olt - U.A.T. Teleorman.

Proiectul analizat este structurat pe 3 obiecte, in raport cu judetul tranzitat, dupa cum urmeaza:

Obiect 1 – Traseu cicloturistic amplasat pe raza judetului Mehedinti;
Obiect 2 – Traseu cicloturistic amplasat pe raza judetului Dolj;
Obiect 3 – Traseu cicloturistic amplasat pe raza judetului Olt;

Obiect 1 – Traseu cicloturistic amplasat pe raza judetului Mehedinti:

Obiectivul de investitii propune construirea/ amenajarea a 356,838 km de traseu cicloturistic pe raza Judetelor Mehedinti, Dolj si Olt. In ceea ce priveste traseul cicloturistic in judetul Mehedinti, acesta are punctul de inceput Gara Municipiului Drobeta - Turnu - Severin (CF 64930) si are punctul de sfarsit traseu *limita dintre U.A.T. SALCIA JUDET MEHEDINTI – U.A.T. CETATE JUDET DOLJ (Sfarsit drum de exploatare cu CF51798 si inceput canal CN527/2 cf 38143).*

Traseul cicloturistic, de pe raza judetului Mehedinti strabate urmatoarele U.A.T. – uri:

Nr. Crt.	Denumire U.A.T.	Tronson	Lun-gime (km)	Amplasament Traseu cicloturistic
1	U.A.T. Drobeta-Turnu Severin	Tronson 1.1	3,927	Strazi Mun. Drobeta-Turnu Severin
		Tronson 1.2	1,908	Drum judetean DJ 607A
2	U.A.T. Simian	Tronson 2.1	0,720	Drum judetean DJ 607A
		Tronson 2.2	4,250	Drumuri comunale DC 23 si DC 21
		Tronson 2.3	0,313	Drum european E70
		Tronson 2.4	0,370	Strada Nationala
		Tronson 2.5	3,127	Drum national DN56A

Nr. Crt.	Denumire U.A.T.	Tronson	Lun-gime (km)	Amplasament Traseu cicloturistic
3	U.A.T. Hinova	Tronson 3.1	4,805	Drum national DN56A
		Tronson 3.2	1,831	Strazi comuna Hinova
		Tronson 3.3	0,403	Drum national DN56A
		Tronson 3.4	6,199	Drum national DN56B
4	U.A.T. Devesel	Tronson 4.1	2,292	Drum national DN56B
		Tronson 4.2	3,308	Drum judetean DJ 565
5	U.A.T. Burila Mare	Tronson 5.1	9,153	Drum judetean DJ 565
		Tronson 5.2	1,540	Strazi comuna Burila Mare
		Tronson 5.3	6,075	Drum judetean DJ 565
		Tronson 5.4	4,462	Drum national DN56B
		Tronson 5.5	4,676	Drum comunal DC 109 si strazi comuna Burila Mare
		Tronson 5.6	3,109	Drum national DN56B
		Tronson 5.7	2,035	Drum judetean DJ 606
6	U.A.T. Gogosu	Tronson 6.1	5,093	Drum judetean DJ 606
		Tronson 6.2	4,281	Drum national DN56C
		Tronson 6.3	2,266	Drum judetean DJ 606G
		Tronson 6.4	2,554	Drumuri de exploatare
7	U.A.T. Gruia	Tronson 7.1	5,975	Drumuri de exploatare si strazi comuna Gruia
		Tronson 7.2	7,350	Drum national DN56C
8	U.A.T. Pristol	Tronson 8.1	0,900	Drum national DN56C
		Tronson 8.2	8,594	Drumuri de exploatare
9	U.A.T. Garla Mare	Tronson 9.1	3,731	Drumuri de exploatare
		Tronson 9.2	1,699	Strazi comuna Garla Mare
		Tronson 9.3	0,104	Drum national DN56C
		Tronson 9.4	1,845	Strazi comuna Garla Mare
		Tronson 9.5	2,406	Drum national DN56C
10	U.A.T. Vrata	Tronson 10	4,626	Drum national DN56C
11	U.A.T. Salcia	Tronson 11.1	3,263	Drum national DN56C
		Tronson 11.2	10,795	Drumuri de exploatare
Lungime totala			130,345	

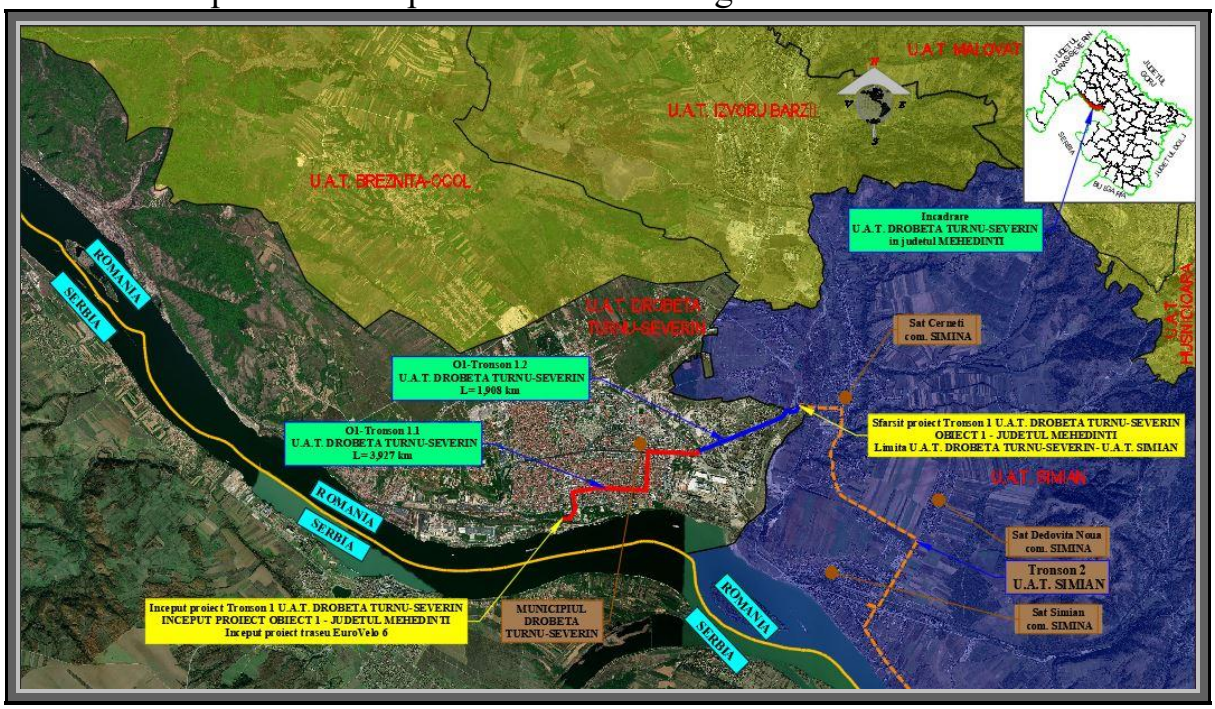
1. Traseu cicloturistic - compus din Tronsonele 1.1 – 1.2 amplasat pe raza U.A.T. Drobeta-Turnu- Severin:

In prezent pe teritoriul administrativ al municipiului Drobeta-Turnu- Severin nu exista un traseu cicloturistic. Traseul cicloturistic in lungime apoximativa de 5,835 km (compus din tronson 1.1 de 3,927 km; tronson 1.2 de 1,908 km) propus pentru a traversa U.A.T. Drobeta-Turnu- Severin are ca punct de inceput Gara Municipiului Drobeta - Turnu - Severin si ca punct de sfarsit limita U.A.T. Simian. Traseul se afla in intravilanul localitatii Municipiului Drobeta - Turnu - Severin.

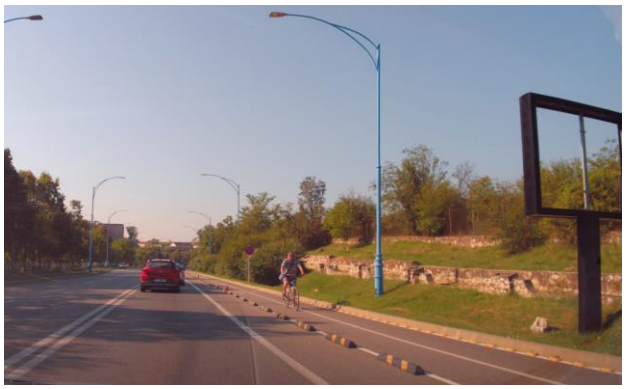
Tronsonul 1.1 cuprins intre Gara Municipiului Drobeta - Turnu - Severin si Sensul Giratoriu Calea Craiovei se suprapune cu reteua de piste pentru biciclisti, piste pe care le vom incadra in traseul cicloturistic.

Tronsonul 1.2 se suprapune cu reteaua drumurilor judetene existente(DJ 607A).

Datorita inconvenientelor enumerate circulatia bicicletelor nu se poate desfasoara corespunzator din punct de vedere al sigurantei si confortului.



Incadrarea in teritoriul comunei a traseului cicloturistic Tronson 1 - U.A.T. Drobeta - Turnu - Severin.



Tronson 1.1



Tronson 1.1



Tronson 1.2



Tronson 1.2

Situatia existenta a traseului cicloturistic Tronson 1 - U.A.T. Drobeta - Turnu - Severin

2. Traseu cicloturistic- compus din Tronsonele 2.1 – 2.5 amplasat pe raza U.A.T. Simian:

In prezent pe teritoriul administrativ al localitatii Simian nu exista un traseu cicloturistic. Traseul cicloturistic in lungime aproximativ de 8,780 km (compus din tronson 2.1 de 0,720 km; tronson 2.2 de 4,250 km; tronson 2.3 de 0,313 km; tronson 2.4 de 0,370 km si tronson 2.5 de 3,127 km) propus pentru a traversa U.A.T. Simian are ca punct de inceput limita U.A.T. Drobeta - Turnu - Severin si ca punct de sfarsit limita U.A.T. Hinova. Traseul se afla in intravilanul si extravilanul localitatii Simian.

Tronsonul 2.1 de 0,720 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri de judetene existente din intravilanul si extravilanul localitatii Simian (DJ 607A).

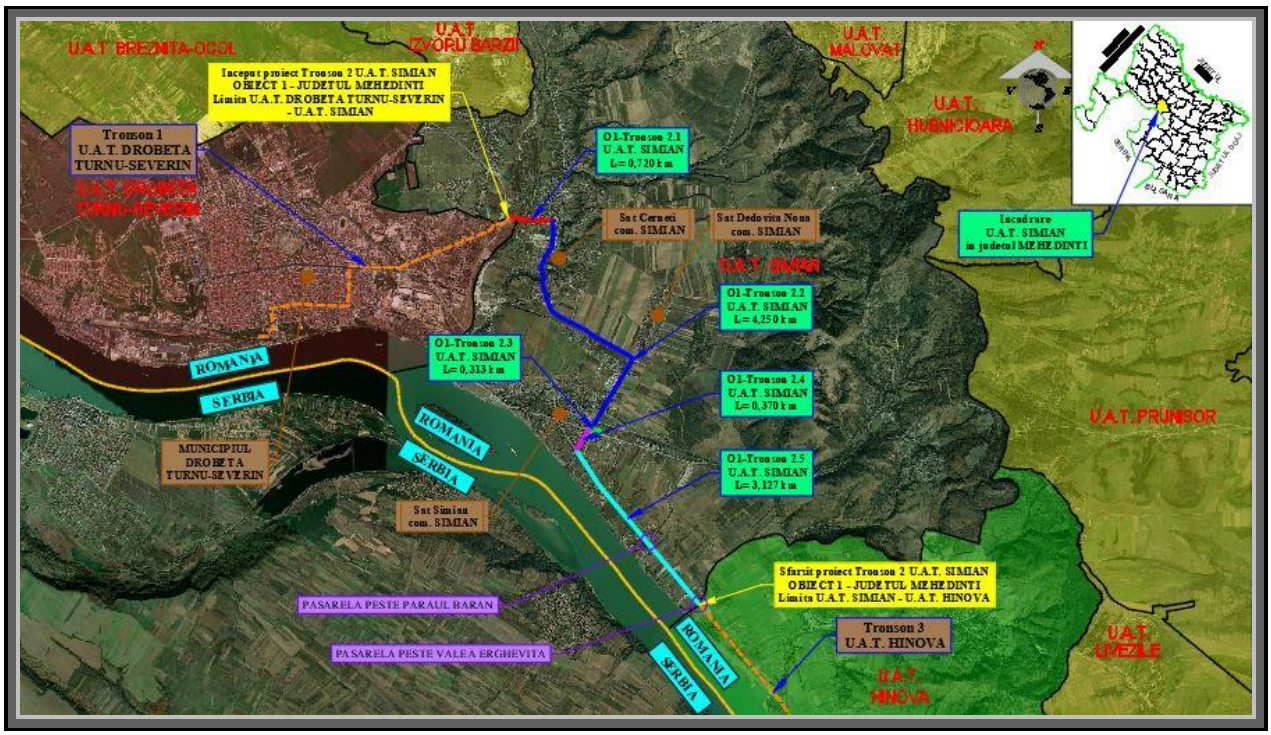
Tronsonul 2.2 de 4,250 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor comunale existente din intravilanul si extravilanul localitatii Simian (DC 23 si DC 21).

Tronsonul 2.3 de 0,370 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor europene existente din extravilanul localitatii Simian (DE 70).

Tronsonul 2.4 de 0,370 km propus se suprapune cu reteaua strazilor locale existente din intavilanul localitatii Simian (Strada Nationala).

Tronsonul 2.5 in lungime de 3,127 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor nationale existente din intavilanul si extravilanul localitatii Simian (DN56A).

Datorita inconvenientelor enumerate circulatia bicicletelor nu se poate desfasoara corespunzator din punct de vedere al sigurantei si confortului.



Incadrarea in teritoriul comunei a traseului cicloturistic Tronson 2 - U.A.T. Simian.



Tronson 2.1



Tronson 2.1



Tronson 2.2



Tronson 2.2



Tronson 2.3



Tronson 2.3



Tronson 2.4



Tronson 2.4



Tronson 2.5



Tronson 2.5

Situatia existenta a traseului cicloturistic Tronson 2.1-2.5 - U.A.T. Simian

3. Traseu cicloturistic compus din Tronsonele 3.1 – 3.4 amplasat pe raza U.A.T. Hinova:

In prezent pe teritoriul administrativ al localitatii Hinova nu exista un traseu cicloturistic. Traseul cicloturistic in lungime aproximativ de 13,238 km (compus din tronson 3.1 de 4,805 km; tronson 3.2 de 1,831 km; tronson 3.3 de 0,403 km; tronson 3.4 de 6,199 km) propus pentru a traversa U.A.T. Hinova are ca punct de inceput limita U.A.T. Simian si ca punct de sfarsit limita U.A.T. Devesel. Traseul se afla in intravilanul si extravilanul localitatii Simian.

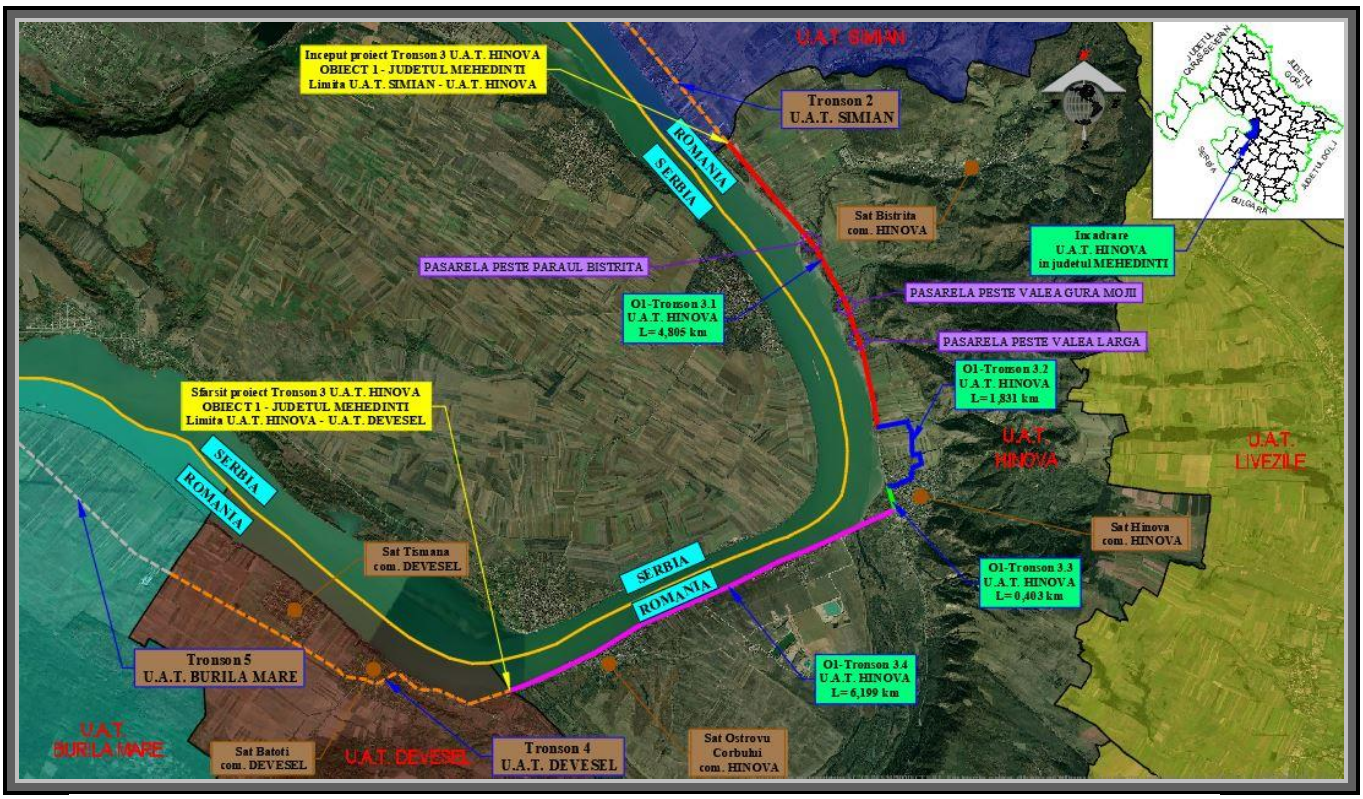
Tronsonul 3.1 de 4,805 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri de nationale existente din intravilanul si extravilanul localitatii Hinova (DN56A).

Tronsonul 3.2 de 1,831 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor locale existente din intravilanul si extravilanul localitatii Hinova.

Tronsonul 3.3 de 0,403 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor nationale existente din intravilanul localitatii Hinova (DN56A).

Tronsonul 3.4 de 6,199 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri nationale existente din intravilanul si extravilanul localitatii Hinova (DN56B).

Datorita inconvenientelor enumerate circulatia bicicletelor nu se poate desfasoara corespunzator din punct de vedere al sigurantei si confortului.



Incadrarea in teritoriul comunei a traseului cicloturistic Tronson 3.1-3.4 - U.A.T. Hinova



Tronson 3.1



Tronson 3.1



Tronson 3.2



Tronson 3.2



Tronson 3.3



Tronson 3.3



Tronson 3.4



Tronson 3.4

Situatia existenta a traseului cicloturistic Tronson 3.1-3.4 - U.A.T. Hinova

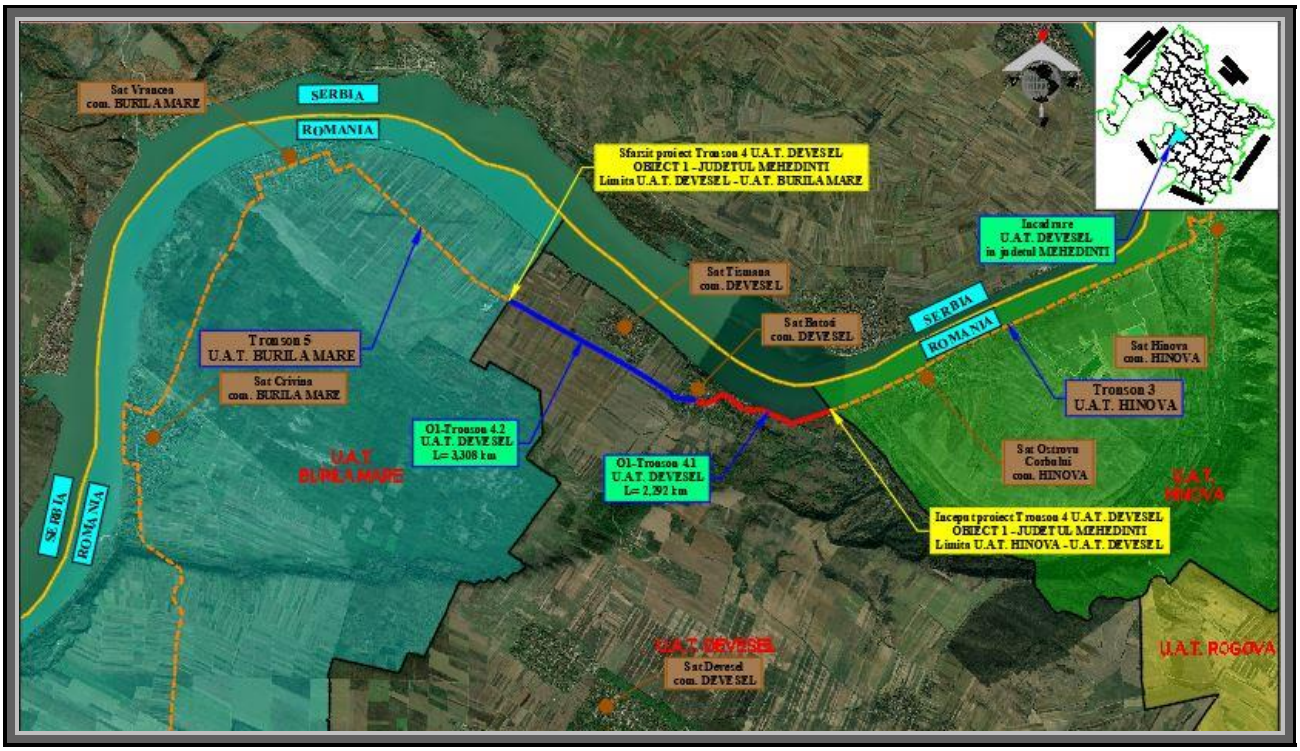
4. Traseu cicloturistic compus din Tronsonele 4.1 – 4.2 amplasat pe raza U.A.T. Devesel:

In prezent pe teritoriul administrativ al localitatii Devesel nu exista un traseu cicloturistic. Traseul cicloturistic in lungime aproximativ de 5,600 km (compus din tronson 4.1 de 2,292 km; tronson 4.2 de 3,308 km) propus pentru a traversa U.A.T. Devesel are ca punct de inceput limita U.A.T. Hinova si ca punct de sfarsit limita U.A.T. Burila Mare. Traseul se afla in intravilanul si extravilanul localitatii Devesel.

Tronsonul 4.1 de 2,292 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri nationale existente din intravilanul si extravilanul localitatii Devesel (DN56B).

Tronsonul 4.2 de 3,308 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri judetene existente din intravilanul si extravilanul localitatii Devesel (DJ 565).

Datorita inconvenientelor enumerate circulatia bicicletelor nu se poate desfasoara corespunzator din punct de vedere al sigurantei si confortului.



Incadrarea in teritoriul comunei a traseului cicloturistic Tronson 4.1-4.2 - U.A.T. Devesel



Tronson 4.1



Tronson 4.1





Tronson 4.2 *Tronson 4.2*

Situatia existenta a traseului cicloturistic Tronson 4.1-4.2 - U.A.T. Devesel

5. Traseu cicloturistic- compus din Tronsonele 5.1 – 5.7 amplasat pe raza U.A.T. Burila Mare:

In prezent pe teritoriul administrativ al localitatii Burila Mare nu exista un traseu cicloturistic. Traseul cicloturistic in lungime aproximativ de 31,050 km (compus din tronson 5.1 de 9,153 km; tronson 5.2 de 1,540 km; tronson 5.3 de 6,075 km; tronson 5.4 de 4,462 km, tronson 5.5 de 4,676 km; tronson 5.6 de 3,109 km si tronson 5.7 de 2,035 km) propus pentru a traversa U.A.T. Burila Mare are ca punct de inceput limita U.A.T. Devesel si ca punct de sfarsit limita U.A.T. Gogosu. Traseul se afla in intravilanul si extravilanul localitatii Burila Mare.

Tronsonul 5.1 de 9,153 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri de judetene existente din intravilanul si extravilanul localitatii Burila Mare (DJ 565).

Tronsonul 5.2 de 1,540 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor locale existente din intravilanul si extravilanul localitatii Burila Mare - sat Crivina. Traseul cicloturistic pentru tronsonul propus intre pozitiile km 0+415,00 - 1+335,00 este la nivel de pamant, cu gropi, valuriri, vegetatie, praf vara si noroi in perioadele ploioase fapt pentru care devine impracticabil pentru biciclisti.

Tronsonul 5.3 de 6,075 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor judetene existente din din intravilanul si extravilanul localitatii Burila Mare (DJ 565).

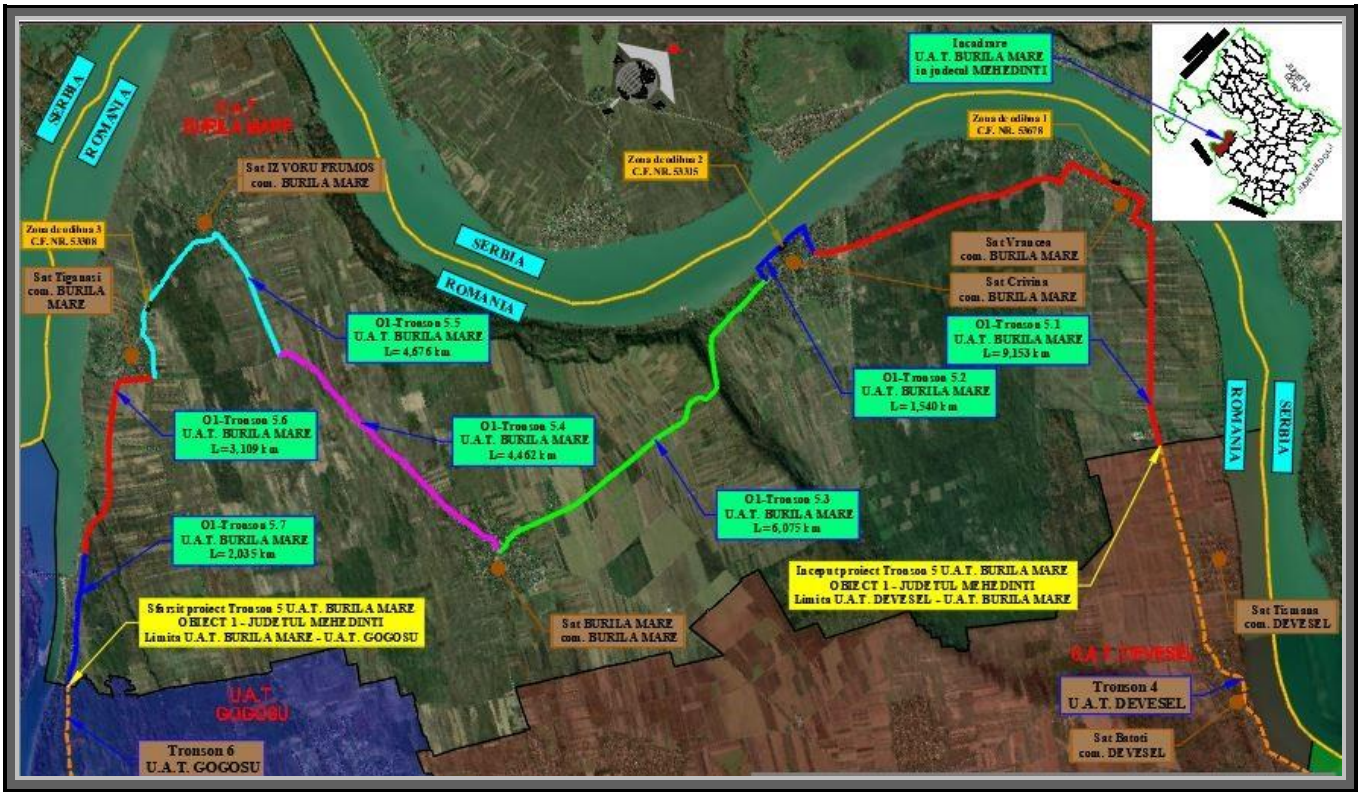
Tronsonul 5.4 de 4,462 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri nationale existente din intravilanul si extravilanul Burila Mare (DN 56B).

Tronsonul 5.5 de 4,676 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor comunale si locale existente din intavilanul si extravilanul localitatii Burila Mare - sat Izvoru Frumos si Tiganasi (DC 109, strazi locale). Traseul cicloturistic pentru tronsonul propus intre pozitiile km 2+000,00 - 4+676,00 este la nivel de pamant sau material granular amestecat cu pamant, cu gropi, valuriri, vegetatie, praf vara si noroi in perioadele ploioase fapt pentru care devine impracticabil pentru biciclisti.

Tronsonul 5.6 de 3,109 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri nationale existente din intravilanul si extravilanul Burila Mare (DN 56B)

Tronsonul 5.7 de 2,035 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor judetene existente din intravilanul si extravilanul localitatii Burila Mare (DJ 606).

Datorita inconvenientelor enumerate circulatia bicicletelor nu se poate desfasoara corespunzator din punct de vedere al sigurantei si confortului.



Incadrarea in teritoriul comunei a traseului cicloturistic Tronson 5.1 - 5.7 - U.A.T. Burila Mare.



Tronson 5.1



Tronson 5.1



Tronson 5.2



Tronson 5.2



Tronson 5.3



Tronson 5.3



Tronson 5.4



Tronson 5.4



Tronson 5.5



Tronson 5.5



Tronson 5.6



Tronson 5.6



Tronson 5.7



Tronson 5.7

Situatia existenta a traseului cicloturistic Tronson 5.1-5.7 - U.A.T. Burila Mare

6. Traseu cicloturistic- compus din Tronsonele 6.1 – 6.4 amplasat pe raza U.A.T. Gogosu:

In prezent pe teritoriul administrativ al localitatii Gogosu nu exista un traseu cicloturistic. Traseul cicloturistic in lungime aproximativ de 14,194 km (compus din tronson 6.1 de 5,093 km; tronson 6.2 de 4,281 km; tronson 6.3 de 2,266 km; tronson 6.4 de 2,554 km) propus pentru a traversa U.A.T. Gogosu are ca punct de inceput limita U.A.T. Burila Mare si ca punct de sfarsit limita U.A.T. Gruia. Traseul se afla in intravilanul si extravilanul localitatii Gogosu.

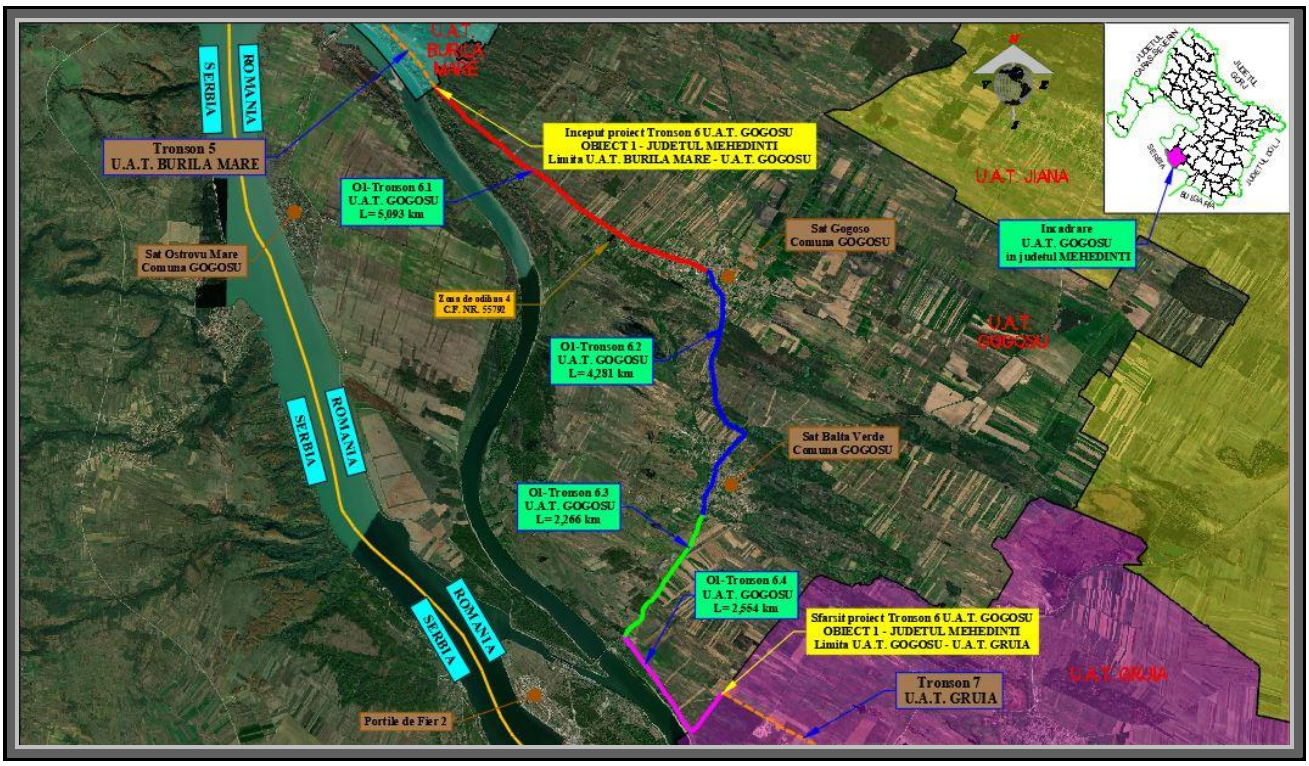
Tronsonul 6.1 de 5,093 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri de judetene existente din intravilanul si extravilanul localitatii Gogosu (DJ 606).

Tronsonul 6.2 de 4,281 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri nationale existente din intravilanul si extravilanul localitatii Gogosu (DN56C).

Tronsonul 6.3 de 2,266 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri de judetene existente din intravilanul si extravilanul localitatii Gogosu (DJ 606G).

Tronsonul 6.4 de 2,554 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri de exploatare existente din intravilanul si extravilanul Gogosu. Traseul cicloturistic pentru tronsonul propus este la nivel de pamant sau material granular amestecat cu pamant, cu gropi, valuriri, vegetatie, praf vara si noroi in perioadele ploioase fapt pentru care devine impracticabil pentru biciclisti.

Datorita inconvenientelor enumerate circulatia bicicletelor nu se poate desfasoara corespunzator din punct de vedere al sigurantei si confortului.



Incadrarea in teritoriul comunei a traseului cicloturistic Tronson 6.1 - 6.4- U.A.T. Gogosu.



Tronson 6.1



Tronson 6.1



Tronson 6.2



Tronson 6.2



Tronson 6.3



Tronson 6.3



Tronson 6.4



Tronson 6.4

Situatia existenta a traseului cicloturistic Tronson 6.1-6.4 - U.A.T. Gogosu

7. Traseu cicloturistic- compus din Tronsonele 7.1 – 7.2 amplasat pe raza U.A.T. Gruia:

In prezent pe teritoriul administrativ al localitatii Gruia nu exista un traseu cicloturistic. Traseul cicloturistic in lungime aproximativ de 13,325 km (compus din tronson 7.1 de 5,975 km; tronson 7.2 de 7,350 km;) propus pentru a traversa U.A.T. Gruia are ca punct de inceput limita U.A.T. Gogosu si ca punct de sfarsit limita U.A.T. Pristol. Traseul se afla in intravilanul si extravilanul localitatii Gruia.

Tronsonul 7.1 de 5,975 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri de exploatare si strazi existente din intravilanul si extravilanul localitatii Gogosu - sat Izvoarele . Traseul cicloturistic pentru tronsonul propus este la nivel de pamant sau material granular amestecat cu pamant intre pozitiile kilometrice 0+000,00 - 0+785,00, cu gropi, valuriri, vegetatie, praf vara si noroi in perioadele ploioase fapt pentru care devine impracticabil pentru biciclisti.

Tronsonul 7.2 de 7,350 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri nationale existente din intravilanul si extravilanul localitatii Gogosu (DN56C).

Datorita inconvenientelor enumerate circulatia bicicletelor nu se poate desfasoara corespunzator din punct de vedere al sigurantei si confortului.

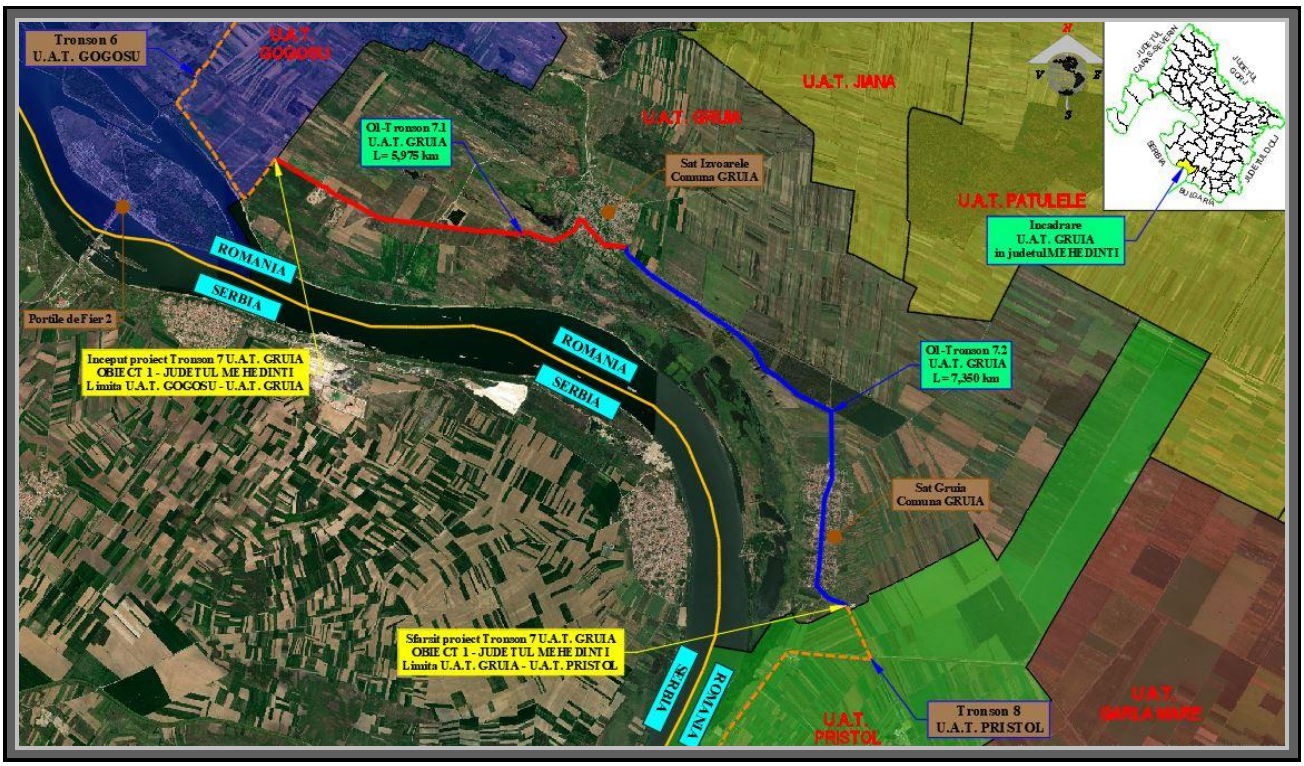


Foto 14. Incadrarea in teritoriul comunei a traseului cicloturistic Tronson 7.1 - 7.2 - U.A.T. Gruia.



Tronson 7.1



Tronson 7.1



Tronson 7.2



Tronson 7.2

Situatia existenta a traseului cicloturistic Tronson 7.1-7.2 - U.A.T. Gruia

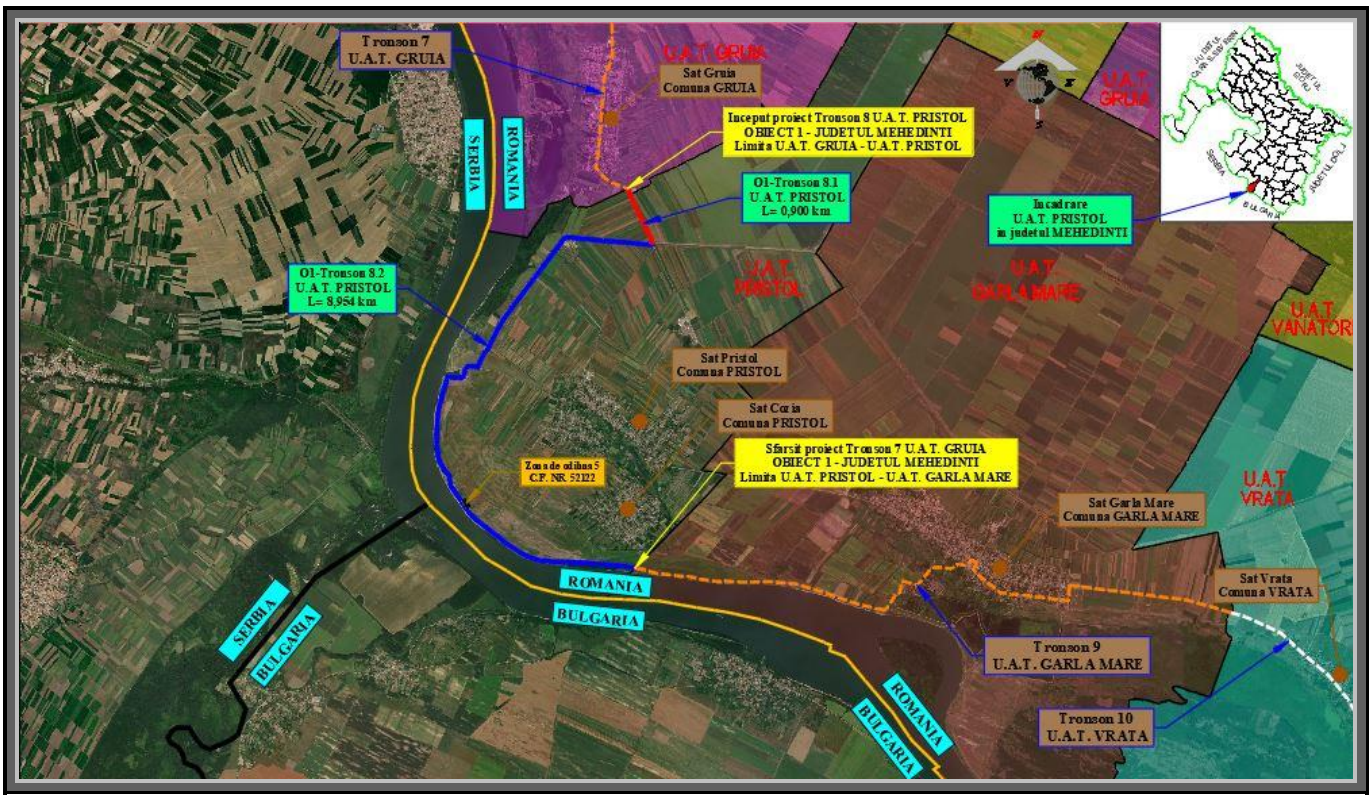
8. Traseu cicloturistic- compus din Tronsonele 8.1 – 8.2 amplasat pe raza U.A.T. Pristol:

In prezent pe teritoriul administrativ al localitatii Pristol nu exista un traseu cicloturistic. Traseul cicloturistic in lungime aproximativ de 9,854 km (compus din tronson 8.1 de 0,900 km; tronson 8.2 de 8,954 km;) propus pentru a traversa U.A.T. Pristol are ca punct de inceput limita U.A.T. Gruia si ca punct de sfarsit limita U.A.T. Garla Mare. Traseul se afla in intravilanul si extravilanul localitatii Pristol.

Tronsonul 8.1 de 0,900 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri nationale existente din intravilanul si extravilanul localitatii Pristol (DN56C).

Tronsonul 8.2 de 8,954 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri de exploatare existente asfaltate sau la nivel de nivel de pamant sau material granular amestecat cu pamant, cu gropi, valuriri, vegetatie, praf vara si noroi in perioadele ploioase fapt pentru care devine impracticabil pentru biciclisti.

Datorita inconvenientelor enumerate circulatia bicicletelor nu se poate desfasoara corespunzator din punct de vedere al sigurantei si confortului.



Incadrarea in teritoriul comunei a traseului cicloturistic Tronson 8.1 - 8.2 - U.A.T. Pristol.



Tronson 8.1



Tronson 8.1



Tronson 8.2



Tronson 8.2

Situatia existenta a traseului cicloturistic Tronson 8.1-8.2 - U.A.T. Pristol

9. Traseu cicloturistic- compus din Tronsonele 9.1 – 9.5 amplasat pe raza U.A.T. Garla Mare:

In prezent pe teritoriul administrativ al localitatii Garla Mare nu exista un traseu cicloturistic. Traseul cicloturistic in lungime aproximativ de 9,785 km (compus din tronson 9.1 de 3,731 km; tronson 9.2 de 1,699 km; tronson 9.3 de 0,104 km; tronson 9.4 de 1,845 km, tronson 9.5 de 2,406 km) propus pentru a traversa U.A.T. Garla Mare are ca punct de inceput limita U.A.T. Pristol si ca punct de sfarsit limita U.A.T. Vrata. Traseul se afla in intravilanul si extravilanul localitatii Garla Mare.

Tronsonul 9.1 de 3,731 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri de exploatare existente din intravilanul si extravilanul localitatii Garla Mare. Traseul cicloturistic pentru tronsonul propus este la nivel de pamant, cu gropi, valuriri, vegetatie, praf vara si noroi in perioadele ploioase fapt pentru care devine impracticabil pentru biciclisti.

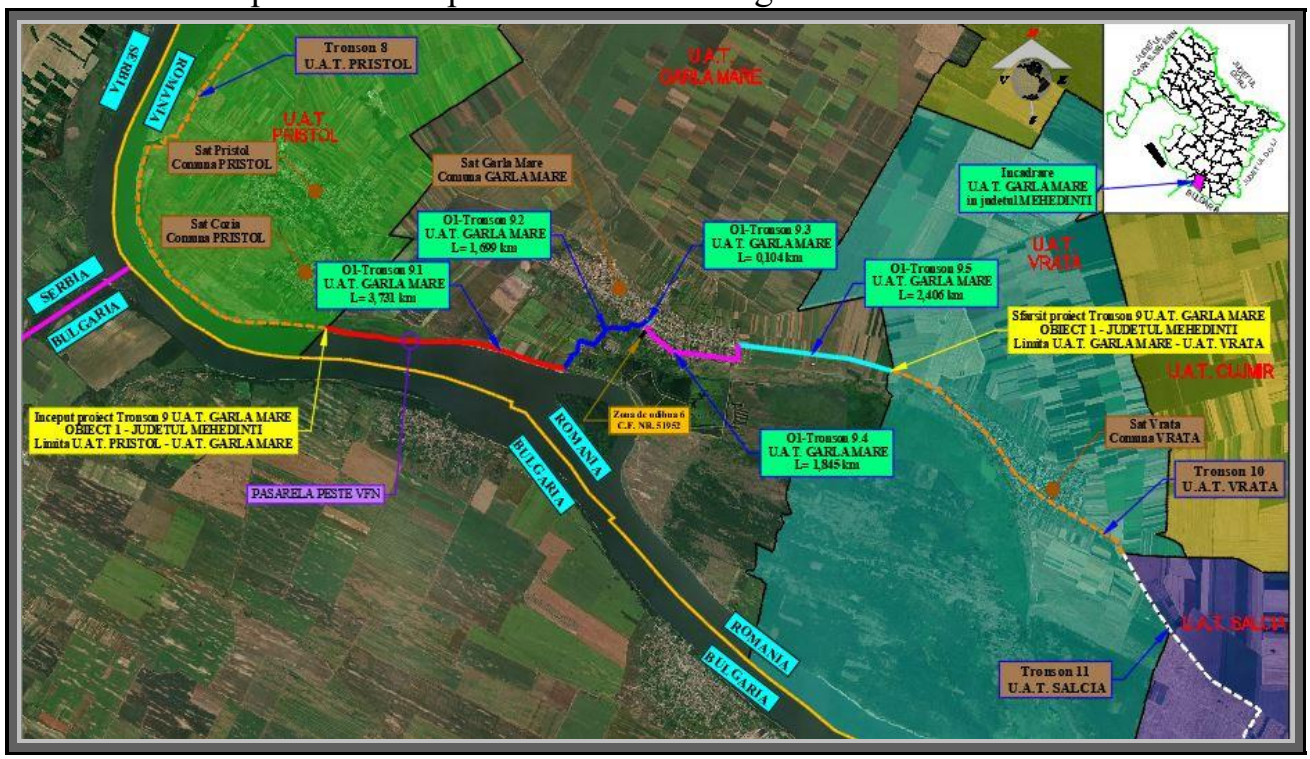
Tronsonul 9.2 de 1,699 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor locale existente din intravilanul si extravilanul localitatii Garla Mare. Traseul cicloturistic pentru tronsonul propus este la nivel de pamant sau material granular amestecat cu pamant intre pozitiile kilometrice 0+000,00 - 0+397,00, cu gropi, valuriri, vegetatie, praf vara si noroi in perioadele ploioase fapt pentru care devine impracticabil pentru biciclisti.

Tronsonul 9.3 de 0,104 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor nationale existente din intravilanul si extravilanul localitatii Garla Mare (DN 56C).

Tronsonul 9.4 de 1,845 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor locale existente din intravilanul si extravilanul localitatii Garla Mare. Traseul cicloturistic pentru tronsonul propus este la nivel de material granular amestecat cu pamant intre pozitiile kilometrice: 0+000,00-0+849,00; 0+877,00-0+919,00; 0+952,00-1+053,00; 1+085,00-1+191,00; 1+221,00-1+326,00; 1+355,00-1+460,00; 1+490,00-1+613,00, cu gropi, valuriri, vegetatie, praf vara si noroi in perioadele ploioase fapt pentru care devine impracticabil pentru biciclisti.

Tronsonul 9.5 de 2,406 propus se suprapune cu reteaua drumurilor nationale existente din intravilanul si extravilanul localitatii Garla Mare (DN 56C).

Datorita inconvenientelor enumerate circulatia bicicletelor nu se poate desfasoara corespunzator din punct de vedere al sigurantei si confortului.



Incadrarea in teritoriul comunei a traseului cicloturistic Tronson 9.1 - 9.5 - U.A.T. Garla Mare.



Tronson 9.1



Tronson 9.1



Tronson 9.2



Tronson 9.2



Tronson 9.3



Tronson 9.3



Tronson 9.4



Tronson 9.4



Tronson 9.5



Tronson 9.5

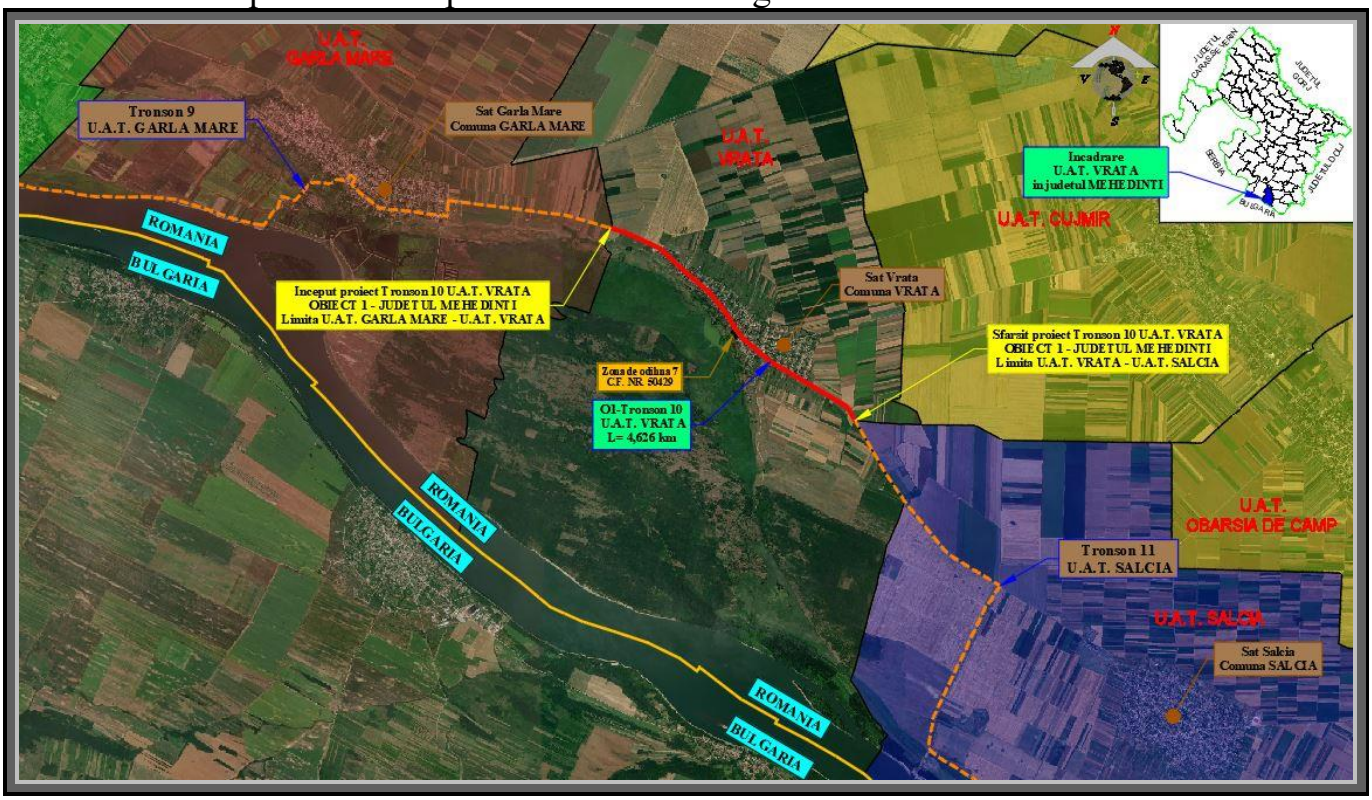
Situatia existenta a traseului cicloturistic Tronson 9.1-9.5 - U.A.T. Garla Mare

10. Traseu cicloturistic- compus din Tronsonele 10 amplasat pe raza U.A.T. Vrata:

In prezent pe teritoriul administrativ al localitatii Vrata nu exista un traseu cicloturistic. Traseul cicloturistic in lungime aproximativ de 4,626 km propus pentru a traversa U.A.T. Vrata are ca punct de inceput limita U.A.T. Garla Mare si ca punct de sfarsit limita U.A.T. Salcia. Traseul se afla in intravilanul si extravilanul localitatii Vrata.

Tronsonul 10 de 4,626 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri nationale existente din intravilanul si extravilanul localitatii Vrata (DN56C).

Datorita inconvenientelor enumerate circulatia bicicletelor nu se poate desfasoara corespunzator din punct de vedere al sigurantei si confortului.



Incadrarea in teritoriul comunei a traseului cicloturistic Tronson 10 - U.A.T. Vrata.



Tronson 10



Tronson 10

Situatia existenta a traseului cicloturistic Tronson 10 - U.A.T. Vrata

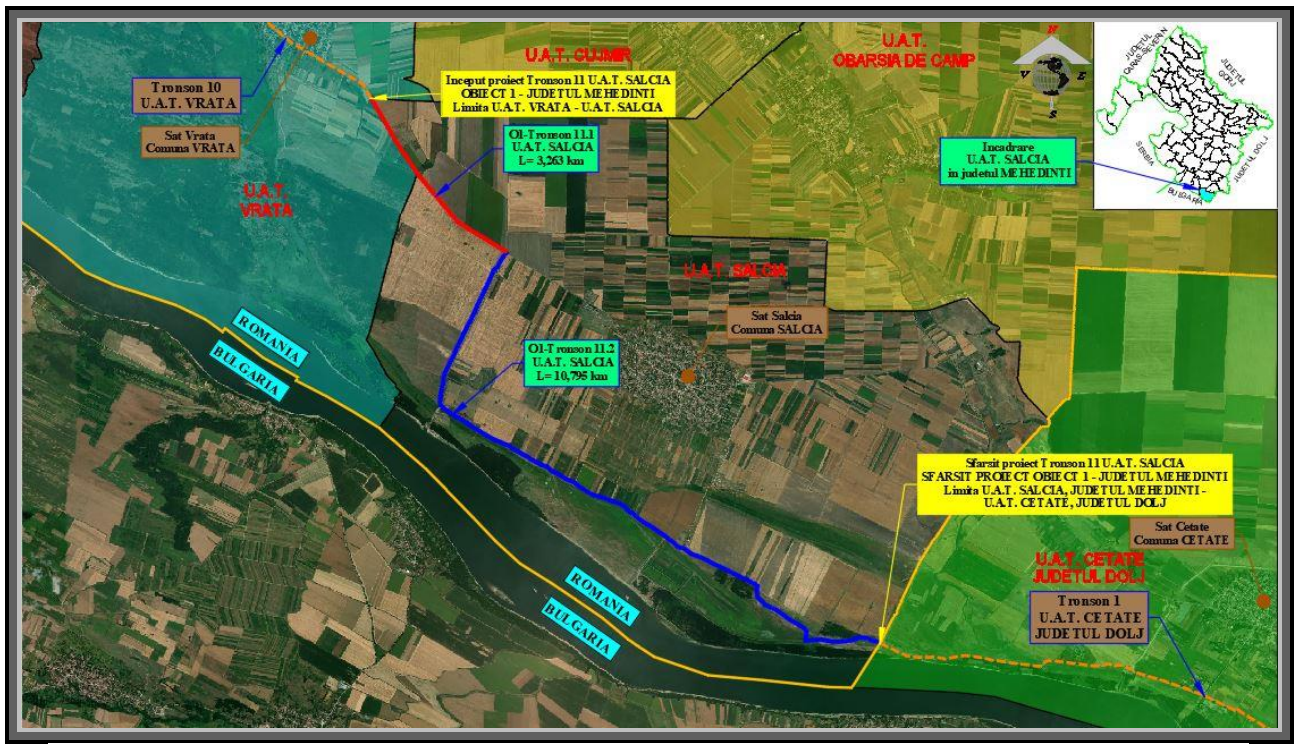
11. Traseu cicloturistic- compus din Tronsonele 11.1 – 11.2 amplasat pe raza U.A.T. Salcia:

In prezent pe teritoriul administrativ al localitatii Salcia nu exista un traseu cicloturistic. Traseul cicloturistic in lungime aproximativ de 14,058 km (compus din tronson 11.1 de 3,263 km; tronson 11.2 de 10,795 km;) propus pentru a traversa U.A.T. Salcia are ca punct de inceput limita U.A.T. Vrata si ca punct de sfarsit limita U.A.T. Cetate. Traseul se afla in intravilanul si extravilanul localitatii Salcia.

Tronsonul 11.1 de 3,263 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri nationale existente din intravilanul si extravilanul localitatii Salcia (DN56C).

Tronsonul 11.2 de 10,795 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri de exploatare si cu digul de protectie al Dunarii din intravilanul si extravilanul localitatii Salcia.

Datorita inconvenientelor enumerate circulatia bicicletelor nu se poate desfasoara corespunzator din punct de vedere al sigurantei si confortului.



Incadrarea in teritoriul comunei a traseului cicloturistic Tronson 11.1 - 11.2 - U.A.T. Salcia.



Tronson 11.1



Tronson 11.1



Tronson 11.2



Tronson 11.2

Situatia existenta a traseului cicloturistic Tronson 11.1-11.2 - U.A.T. Salcia

Obiect 2 – Traseu cicloturistic amplasat pe raza judetului Dolj

Obiectivul de investitii propune construirea/ amenajarea a aproximativ 357 km de traseu cicloturistic Pe raza Judetelor Mehedinti; Dolj si Olt. In ceea ce priveste traseul cicloturistic in judetul DOLJ, acesta are punctul de inceput la limita dintre U.A.T. SALCIA JUDET MEHEDINTI – U.A.T. CETATE JUDET DOLJ (Sfarsit drum de exploatare cu CF51798 si inceput canalt CN527/2 cf 38143) si are punctul de sfarsit traseu la limita U.A.T. DABULENI, JUDET DOLJ - U.A.T. IANCA, JUDET OLT (sfarsit drum de exploatare DE2383/1 cu CF 54005).

Traseul cicloturistic, de pe raza judetului Dolj, in lungime cumulata de 185,503 km strabate urmatoarele U.A.T. – uri:

Nr. Crt.	Denumire U.A.T.	Tronson	Lun-gime (km)	Amplasament Traseu cicloturistic
1	U.A.T. Cetate	Tronson 1	10,823	Drumuri de exploatare
2	U.A.T. Maglavit	Tronson 2	9,076	Drumuri de exploatare
3	U.A.T. Calafat	Tronson 3.1	3,492	Drumuri de exploatare
		Tronson 3.2	5,283	Drumuri locale si DN56D
		Tronson 3.3	2,460	Drum national DN56D
		Tronson 3.4	3,095	Strazi mun. Calafat
		Tronson 3.5	8,903	Drum judetean DJ 553
4	U.A.T.	Tronson 4.1	4,150	Drum Judetean DJ 553

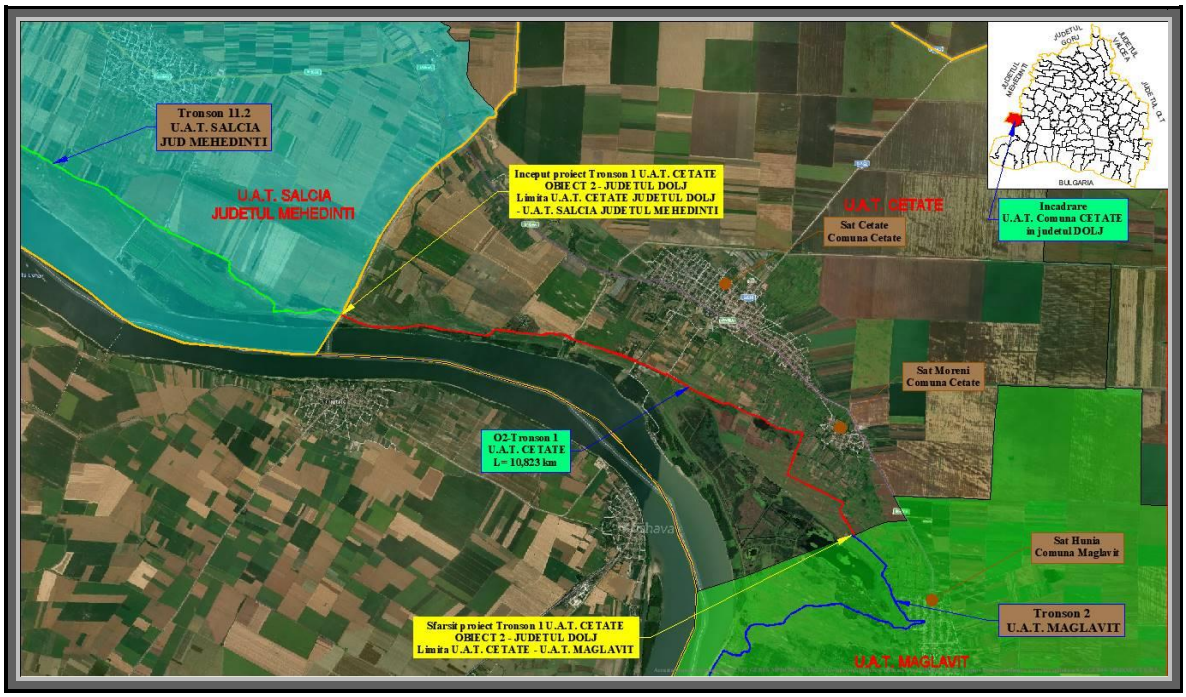
Nr. Crt.	Denumire U.A.T.	Tronson	Lun-gime (km)	Amplasament Traseu cicloturistic
	Ciupercenii Noi	Tronson 4.2	3,810	Drumuri de exploatare
		Tronson 4.3	1,308	Drumuri de exploatare
		Tronson 4.4	4,910	Drumuri de exploatare
5	U.A.T. Desa	Tronson 5	10,458	Drumuri de exploatare
6	U.A.T. Poiana Mare	Tronson 6.1	1,742	Drumuri de exploatare
		Tronson 6.2	3,696	Dig de protectie al Dunarii
7	U.A.T. Piscu Vechi	Tronson 7.1	0,532	Dig de protectie al Dunarii
		Tronson 7.2	5,027	Drumuri de exploatare
		Tronson 7.3	5,842	Drum comunal DC55
		Tronson 7.4	1,092	Strazi balastate / asfaltate
8	U.A.T. Ghidici	Tronson 8.1	1,735	Drumuri de exploatare
		Tronson 8.2	1,182	Strazi balastate / asfaltate
		Tronson 8.3	2,442	Drumuri de exploatare
		Tronson 8.4	3,121	Dig de protectie al Dunarii
9	U.A.T. Rast	Tronson 9	8,697	Dig de protectie al Dunarii
10	U.A.T. Negoi	Tronson 10	3,377	Dig de protectie al Dunarii
11	U.A.T. Catane	Tronson 11	3,115	Dig de protectie al Dunarii
12	U.A.T. Bistret	Tronson 12	11,400	Dig de protectie al Dunarii, Drum de exploatare si teren neimprejmuit
13	U.A.T. Carna	Tronson 13	7,893	Dig de protectie al Dunarii
14	UAT Macesu de Jos	Tronson 14	2,283	Dig de protectie al Dunarii
15	U.A.T. Gighera	Tronson 15.1	17,407	Dig de protectie al Dunarii
		Tronson 15.2	0,634	Drum National DN55A
		Tronson 15.3	0,922	Dig de protectie al raului Jiu
		Tronson 15.4	0,325	Drum de exploatare
16	U.A.T. Ostroveni	Tronson 16.1	6,281	Drum de exploatare
		Tronson 16.2	1,422	Drum National DN55A
		Tronson 16.3	2.218	Strazi balastate / asfaltate
		Tronson 16.4	3,597	Drum de exploatare
		Tronson 16.5	1,105	Teren intravilan
17	U.A.T. Bechet	Tronson 17.1	1,057	Drumuri vicinale
		Tronson 17.2	4,394	Strazi balastate / asfaltate
		Tronson 17.3	1,035	Drum de exploatare
18	U.A.T. Calarasi	Tronson 18	7,412	Drumuri de exploatare
19	U.A.T. Dabuleni	Tronson 19	6,750	Drumuri de exploatare

1. Traseu cicloturistic - Tronson 1 amplasat pe raza U.A.T. Cetate:

In prezent pe teritoriul administrativ al localitatii CETATE nu exista un traseu cicloturistic. Traseul cicloturistic in lungime de 10,823 km propus pentru a traversa U.A.T. Cetate are ca punct de inceput limita U.A.T. Salcia din judetul Mehedinti si ca punct de sfarsit limita U.A.T. Maglavit. Traseul se afla in extravilanul localitatii Cetate.

Traseul cicloturistic pentru tronsonul propus este la nivel de pamant, cu gropi, valuriri, vegetatie, praf vara si noroi in perioadele ploioase fapt pentru care devine impracticabil pentru biciclisti. Tronsonul de 10,823 km propus se suprapune cu drumuri de exploatare agricola si drumuri balastate situate pe raza U.A.T. CETATE.

Datorita inconvenientelor enumerate circulatia bicicletelor nu se poate desfasoara corespunzator din punct de vedere al sigurantei si confortului.



Incadrarea in teritoriul comunei a traseului cicloturistic Tronson 1 - U.A.T. Cetate.





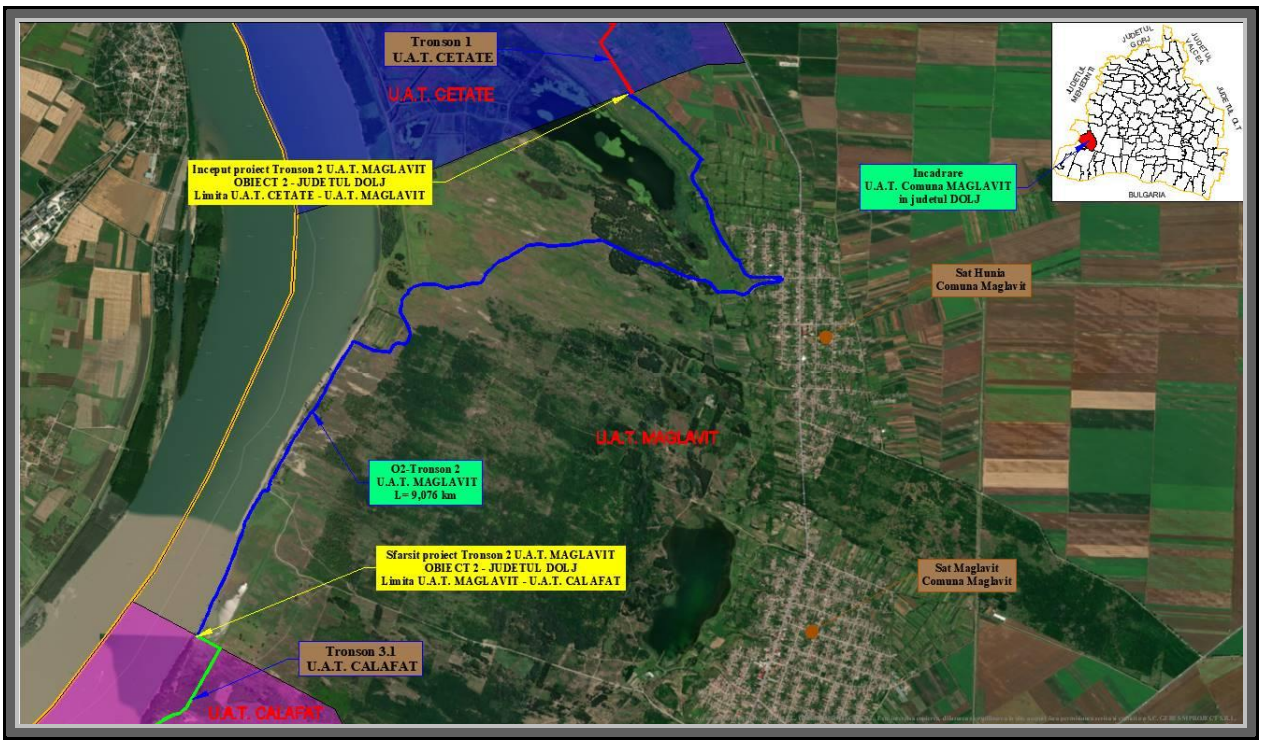
Situatia existenta a traseului cicloturistic Tronson 1 - U.A.T. Cetate

2. Traseu cicloturistic-Tronson 2 amplasat pe raza U.A.T. Maglavit:

In prezent pe teritoriul administrativ al localitatii Maglavit nu exista un traseu cicloturistic. Traseul cicloturistic in lungime de 9,076 km propus pentru a traversa U.A.T. Maglavit are ca punct de inceput limita U.A.T. CETATE si ca punct de sfarsit limita U.A.T. CALAFAT. Traseul se afla in extravilanul si intravilanul localitatii Maglavit.

Traseul cicloturistic pentru tronsonul propus este la nivel de pamant, cu gropi, valuriri, vegetatie, praf vara si noroi in perioadele ploioase fapt pentru care devine impracticabil pentru biciclisti. Tronsonul de 9,076 km propus se suprapune cu digul de protectie al Dunarii si drumuri de exploatare agricola si drumuri balastate situate pe raza U.A.T. MAGLAVIT.

Datorita inconvenientelor enumerate circulatia bicicletelor nu se poate desfasoara corespunzator din punct de vedere al sigurantei si confortului.



Incadrarea in teritoriul comunei a traseului cicloturistic Tronson 2 - U.A.T. Maglavit.





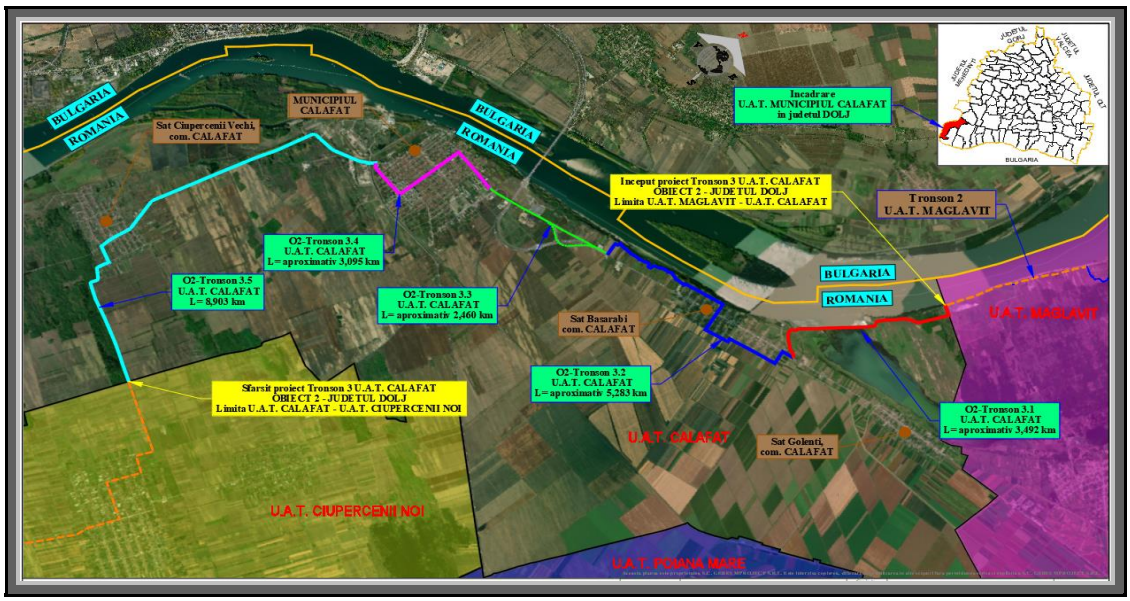
. Situatia existenta a traseului cicloturistic Tronson 2 - U.A.T. Maglavit.

3. Traseu cicloturistic compus din Tronsonele 3.1 – 3.5 amplasat pe raza U.A.T. Calafat:

In prezent pe teritoriul administrativ al localitatii Calafat nu exista un traseu cicloturistic. Traseul cicloturistic in lungime aproximativa de 23,233 km (compus din tronson 3.1 de 3,760 km; tronson 3.2 de 5,300 km; tronson 3.3 de 2,555 km; tronson 3.4 de 3,070 km si tronson 3.5 de 8,930 km) propus pentru a traversa U.A.T. Calafat are ca punct de inceput limita U.A.T. Magalvit si ca punct de sfarsit limita U.A.T. Ciupercenii Noi. Traseul se afla in intravilanul si extravilanul localitatii Calafat.

Traseul cicloturistic pentru tronsonele propuse este la nivel de pamant, cu gropi, valuriri, vegetatie, praf vara si noroi in perioadele ploioase fapt pentru care devine impracticabil pentru biciclisti. Tronsonul 3.1 de 3,760 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri de exploatare existente din extravilanul localitatii Calafat (DE158, De159, DE171 si DE204). Tronsonul 3.2 de 5,300 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor locale existente din intravilanul satului Basarabi al localitatii Calafat (Strada Calea Craiovei/ DN56, Strada Viilor, Strada Campului, Strada Nucilor /DC66, Strada Ciresilor, Strada Padurea Bascov, Strada Caraiman si alte strazi locale). Tronsonul 3.3 de 2,555 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor nationale existente din extravilanul si intavilanul localitatii Calafat DN56/E79. Tronsonul 3.4 in lungime de aproximativ 3,070 km propus se suprapune cu reteaua strazilor locale existente din intavilanul localitatii Calafat (Strada Traian, B-dul Tudor Vladimirescu si strda Cobuz) si tronsonul 3.5 in lungime de 8,930 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor judetene existente din intavilanul si extravilanul localitatii Calafat si a satului Ciupercenii Vechi (drumul judetean DJ553).

Datorita inconvenientelor enumerate circulatia bicicletelor nu se poate desfasoara corespunzator din punct de vedere al sigurantei si confortului.



Incadrarea in teritoriul comunei a traseului cicloturistic Tronson 3.1-3.5 - U.A.T. Calafat



Tronson 3.1



Tronson 3.1



Tronson 3.2



Tronson 3.2



Tronson 3.3



Tronson 3.3



Tronson 3.4



Tronson 3.4



Tronson 3.5



Tronson 3.5

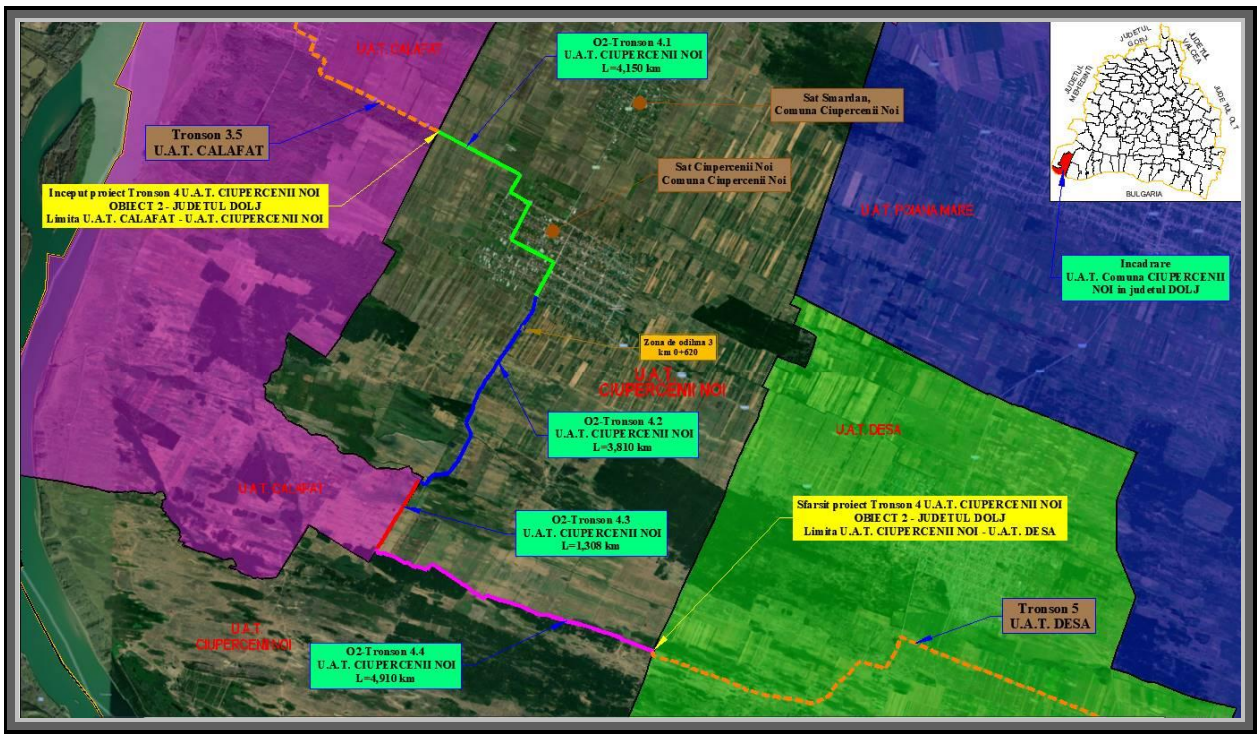
Situatia existenta a traseului cicloturistic Tronson 3.1-3.5 - U.A.T. Calafat

4. Traseu cicloturistic compus din Tronsonele 4.1 - 4.4 amplasat pe raza U.A.T. Ciupercenii Noi:

In prezent pe teritoriul administrativ al localitatii Ciupercenii Noi nu exista un traseu cicloturistic. Traseul cicloturistic de 14,178 (compus din tronson 4.1 de 4,150 km; tronson 4.2 de 3,810 km; tronson 4.3 de 1,308 km si tronson 4.4 de 4,910 km) propus pentru a traversa U.A.T. Ciupercenii Noi are ca punct de inceput limita U.A.T. CALAFAT si ca punct de sfarsit limita U.A.T. DESA. Traseul se afla in extravilanul si intravilanul localitatii Ciupercenii Noi.

Traseul cicloturistic pentru tronsonele propuse este la nivel de pamant, cu gropi, valuriri, vegetatie, praf vara si noroi in perioadele ploioase fapt pentru care devine impracticabil pentru biciclisti. Tronsonul 4.1 de 4,150 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor judetene existente din extravilanul si intravilanul localitatii Ciupercenii Noi (DJ 553). Tronsonul 4.2 de 3,810 km propus se suprapune cu reteaua drumursilor de exploatare existente din extravilanul localitatii Ciupercenii Noi. Tronsonul 4.3 de 1,308 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor de exploatare existente din extravilanul localitatii Ciupercenii Noi pe zona de limita a comunei in granita cu UAT Calafat.. Tronsonul 4.4 de 4,910 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor de exploatare existente din extravilanul localitatii Ciupercenii Noi.

Datorita inconvenientelor enumerate circulatia bicicletelor nu se poate desfasoara corespunzator din punct de vedere al sigurantei si confortului.



Incadrarea in teritoriul comunei a traseului cicloturistic Tronson 4.1-4.4 - U.A.T. Ciupercenii Noi



Tronson 4.1



Tronson 4.1



Tronson 4.2



Tronson 4.2



Tronson 4.3



Tronson 4.3



Tronson 4.4



Tronson 4.4

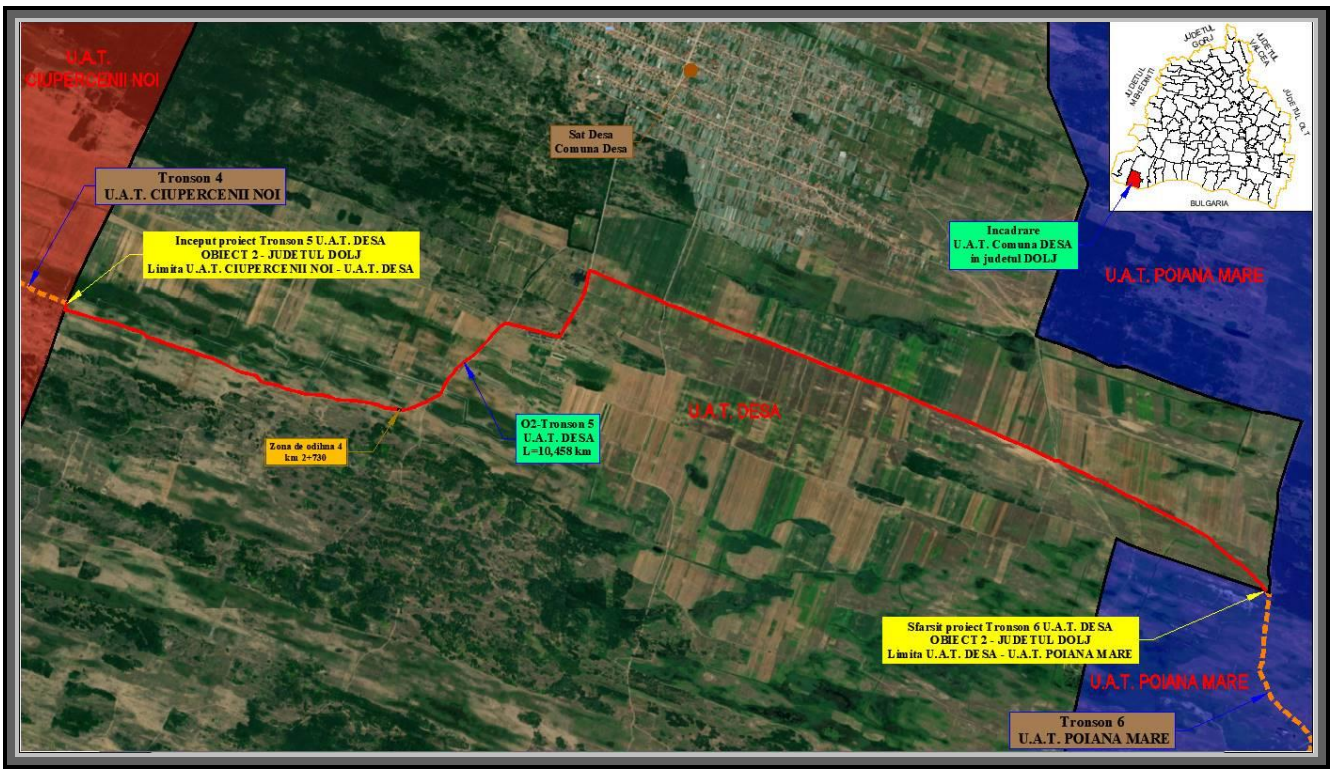
Situatia existenta a traseului cicloturistic Tronson 4.1 - 4.4 - U.A.T. Ciupercenii Noi

5. Traseu cicloturistic-Tronson 5 amplasat pe raza U.A.T. Desa:

In prezent pe teritoriul administrativ al localitatii Desa nu exista un traseu cicloturistic. Traseul cicloturistic de 10,458 km propus pentru a traversa U.A.T. DESA are ca psunct de inceput limita U.A.T. CIUPERCENII NOI si ca punct de sfarsit limita U.A.T. POIANA MARE. Traseul se afla in extravilanul localitatii Desa.

Traseul cicloturistic pentru tronsonul propus este la nivel de pamant, cu gropi, valuriri, vegetatie, praf vara si noroi in perioadele ploioase fapt pentru care devine impracticabil pentru biciclisti. Tronsonul de 10,458 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor de exploatare existente din extravilanul localitatii Desa.

Datorita inconvenientelor enumerate circulatia bicicletelor nu se poate desfasoara corespunzator din punct de vedere al sigurantei si confortului.



Incadrarea in teritoriul comunei a traseului cicloturistic Tronson 5 U.A.T. Desa.



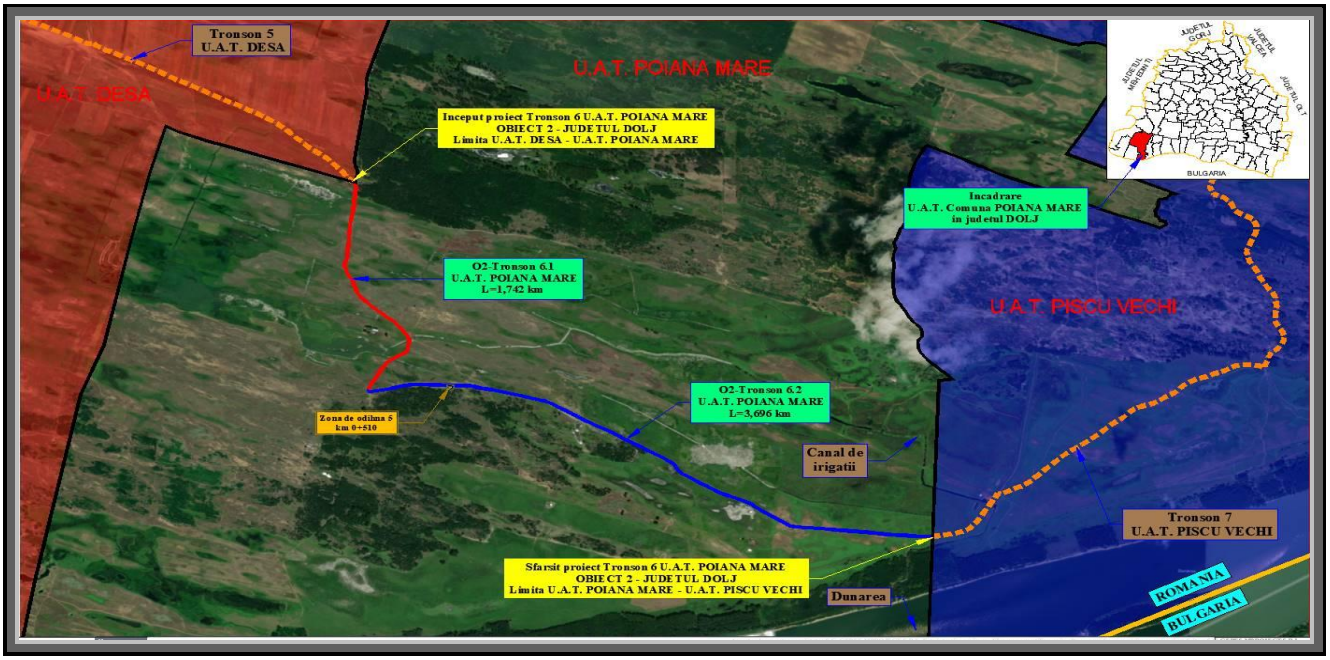
Situatia existenta a traseului cicloturistic Tronson 5 - U.A.T. Desa.

6. Traseu cicloturistic compus din Tronsoanele 6.1 si 6.2 amplasate pe raza U.A.T. Poiana Mare:

In prezent pe teritoriul administrativ al localitatii Poiana Mare nu exista un traseu cicloturistic. Traseul cicloturistic de 5,438 km (compus din tronson 6.1 de 1.742 km si tronson 6.2 de 3,696 km) propus pentru a traversa U.A.T. Poiana Mare are ca punct de incepust limita U.A.T. DESA si ca punct de sfarsit limita U.A.T. PISCU VECHI. Traseul se afla in extravilanul localitatii Poiana Mare.

Traseul cicloturistic pentru tronsonele propuse este la nivel de pamant, cu gropi, valuriri, vegetatie, praf vara si noroi in perioadele ploioase fapt pentru care devine impracticabil pentru biciclisti. Tronsonul 6.1 de 1,752 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor de exploatare existente din extravilanul localitatii. Tronsonul 6.2 de 3,696 km propus se suprapune cu digul de protectie al Dunarii, situat pe raza U.A.T. Poiana Mare.

Datorita inconvenientelor enumerate circulatia bicicletelor nu se poate desfasoara corespunzator din punct de vedere al sigurantei si confortului.



Incadrarea in teritoriul comunei a traseului cicloturistic Tronson 6.1 - 6.2 - U.A.T. Poiana Mare.



Tronson 6.1



Tronson 6.2

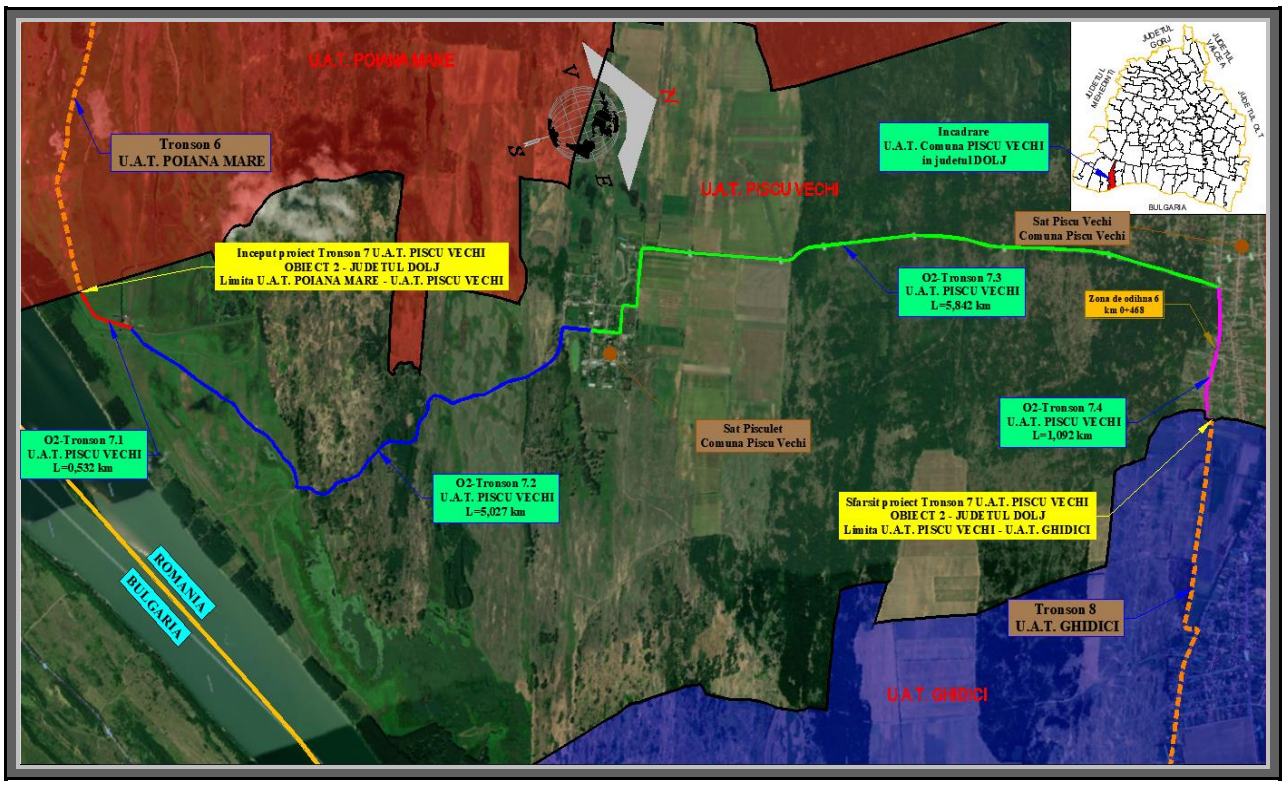
Situatia existenta a traseului cicloturistic Tronson 6.1 - 6.2 - U.A.T. Poiana Mare.

7. Traseu cicloturistic compus din Tronsoanele 7.1 - 7.4 amplasate pe raza U.A.T. Piscu Vechi:

In prezent pe teritoriul administrativ al localitatii Piscu Vechi nu exista un traseu cicloturistic. Traseul cicloturistic de 12,493 km (compus din tronson 7.1 de 0,532 km; tronson 7.2 de 5,027 km; tronson 7.3 de 5,842 km si tronson 7.4 de 1,092 km) propus pentru a traversa U.A.T. Piscu Vechi are ca punct de inceput limita U.A.T. POIANA MARE si ca punct de sfarsit limita U.A.T. GHIDICI. Traseul se afla in extravilanul si intravilanul localitatii Piscu Vechi.

Traseul cicloturistic pentru tronsonele propuse este la nivel de pamant, cu gropi, valuriri, vegetatie, praf vara si noroi in perioadele ploioase fapt pentru care devine impracticabil pentru biciclisti. Tronsonul 7.1 de 0,532 km propus se suprapune cu digul de protectie al Dunarii situat pe raza U.A.T. Piscu Vechi. Tronsonul 7.2 de 5,027 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor de exploatare existente din extravilanul localitatii Piscu Vechi. Tronsonul 7.3 de 5,842 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri comunale existente din extravilanul localatii Piscu Vechi (DC 55). Tronsonul 7.4 de 1,092 km propus se suprapune cu reteaua de strazi asfaltate/balastate din intravilanul localitatii Piscu Vechi.

Datorita inconvenientelor enumerate circulatia bicicletelor nu se poate desfasoara corespunzator din punct de vedere al sigurantei si confortului.



Incadrarea in teritoriul comunei a traseului cicloturistic Tronson 7.1–7.4 UAT Piscu Vechi.



Tronson 7.1



Tronson 7.2



Tronson 7.2



Tronson 7.3



Tronson 7.4



Tronson 7.4

Situatia existenta a traseului cicloturistic Tronson 7.1 - 7.4 - U.A.T. Piscu Vechi.

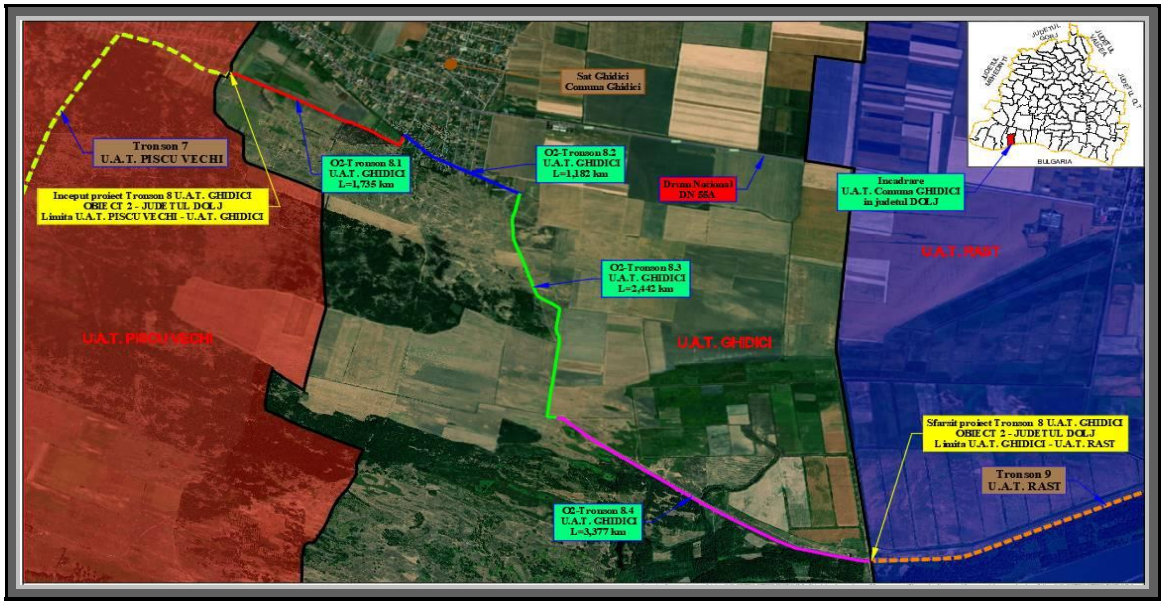
8. Traseu cicloturistic compus din Tronsoanele 8.1 - 8.4 amplasate pe raza U.A.T. Ghidici:

In prezent pe teritoriul administrativ al localitatii Ghidici nu exista un traseu cicloturistic. Traseul cicloturistic de 8,480 km (compus din tronson 8.1 de 1,735 km; tronson 8.2 de 1,182 km; tronson 8.3 de 2,442 km si tronson 8.4 de 3,121 km) propus pentru a traversa U.A.T. Ghidici are ca punct de inceput limita U.A.T. PISCU VECHI si ca punct de sfarsit limita U.A.T. RAST. Traseul se afla in extravilanul si intravilanul localitatii Ghidici.

Traseul cicloturistic pentru tronsonele propuse este la nivel de pamant, cu gropi, valuriri, vegetatie, praf vara si noroi in perioadele ploioase fapt pentru care devine impracticabil pentru biciclisti. Tronsonul 8.1 de 1,735 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor de exploatare existente din extravilanul localitatii Ghidici. Tronsonul 8.2 de 1,182 km propus se suprapune cu reteaua de strazi asfaltate/balastate din intravilanul localitatii Ghidici. Tronsonul 8.3 de 2,442 km

propus se suprapune cu reteaua drumurilor de exploatare existente din extravilanul localitatii Ghidici. Tronsonul 8.4 de 3,121 km propus se suprapune cu digul de protectie al Dunarii situat pe raza U.A.T. Ghidici.

Datorita inconvenientelor enumerate circulatia bicicletelor nu se poate desfasoara corespunzator din punct de vedere al sigurantei si confortului.



Incadrarea in teritoriul comunei a traseului cicloturistic

Tronson 8.1 – 8.4 U.A.T. Ghidici.



Tronson 8.1



Tronson 8.2



Tronson 8.2



Tronson 8.3



Tronson 8.4



Tronson 8.4

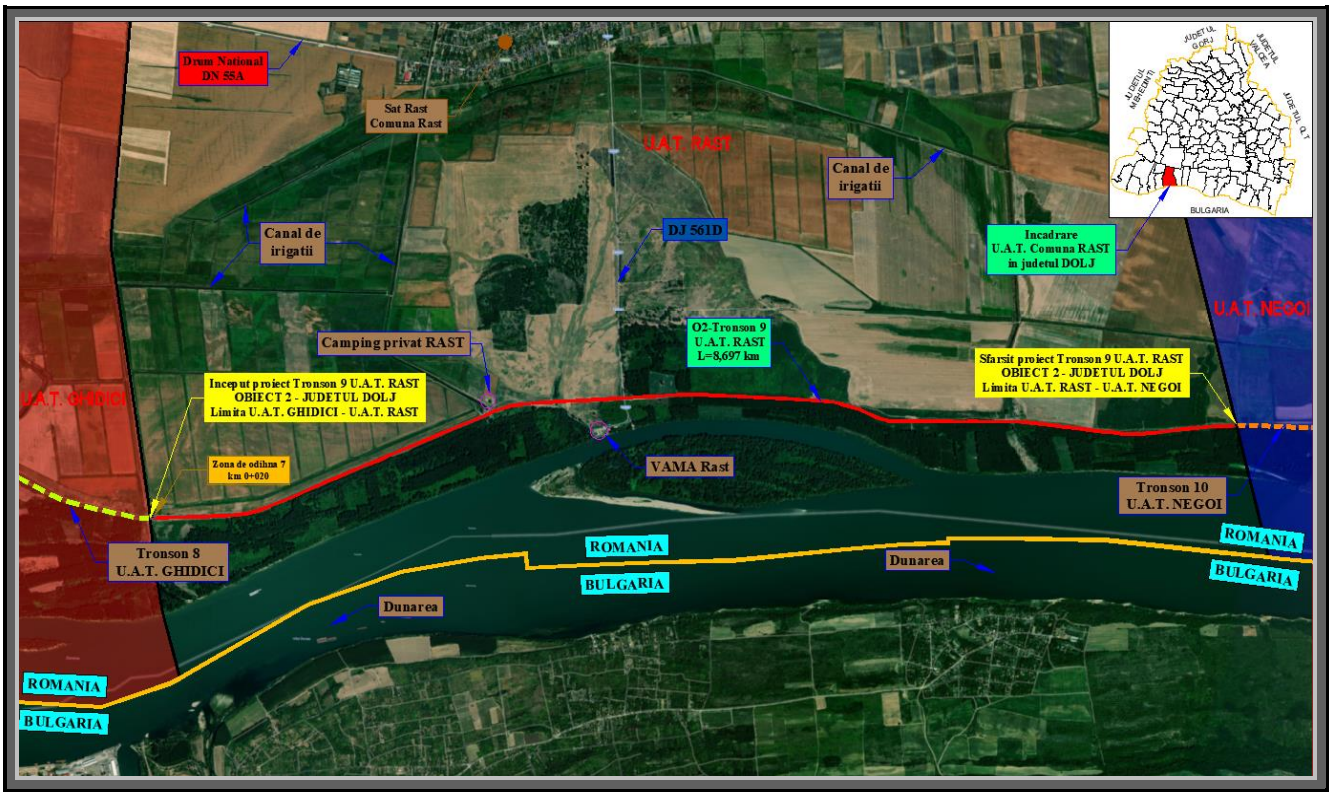
Situatia existenta a traseului cicloturistic Tronson 8.1 - 8.4 - U.A.T. Ghidici.

9. Traseu cicloturistic – Tronson 9 amplasat pe raza U.A.T. Rast:

In prezent pe teritoriul administrativ al localitatii Rast nu exista un traseu cicloturistic. Traseul cicloturistic de 8,697 km propus pentru a traversa U.A.T. RAST are ca punct de inceput limita U.A.T. GHIDICI si ca punct de sfarsit limita U.A.T. NEGOI. Traseul se afla in extravilanul localitatii Rast.

Traseul cicloturistic pentru tronsonul propus este la nivel de pamant, cu gropi, valuriri, vegetatie, praf vara si noroi in perioadele ploioase fapt pentru care devine impracticabil pentru biciclisti. Tronsonul de 8,697 km propus se suprapune cu digul de protectie al Dunarii situat pe raza U.A.T. Rast.

Datorita inconvenientelor enumerate circulatia bicicletelor nu se poate desfasoara corespunzator din punct de vedere al sigurantei si confortului.



Incadrarea in teritoriul comunei a traseului cicloturistic Tronson 9 - U.A.T. Rast.



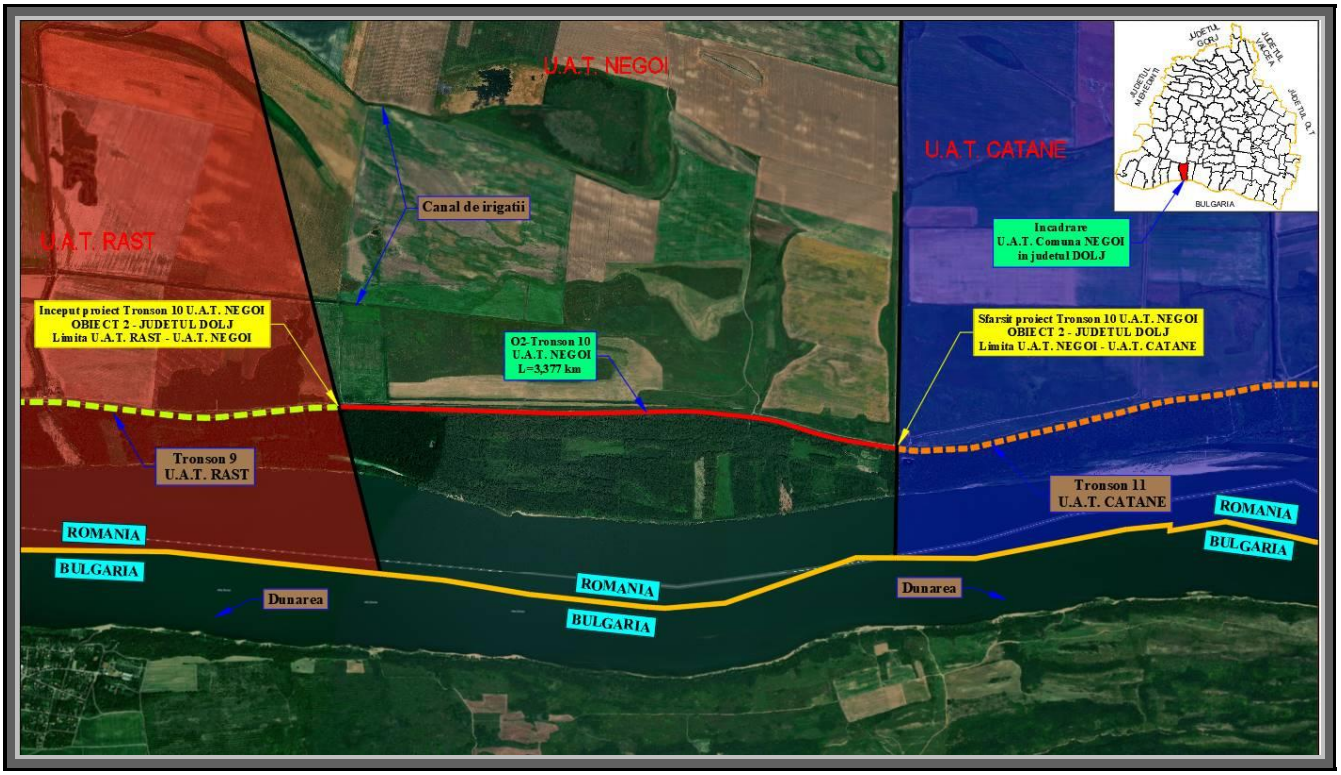
Situatia existenta a traseului cicloturistic Tronson 9 - U.A.T. Rast.

10. Traseu cicloturistic – Tronson 10 amplasat pe raza U.A.T. Negoi:

In prezent pe teritoriul administrativ al localitatii Negoi nu exista un traseu cicloturistic. Traseul cicloturistic de 3,377 km propus pentru a traversa U.A.T. NEGOI are ca punct de inceput limita U.A.T. RAST si ca punct de sfarsit limita U.A.T. CATANE. Traseul se afla in extravilanul localitatii Negoi.

Traseul cicloturistic pentru tronsonul propus este la nivel de pamant, cu gropi, valuriri, vegetatie, praf vara si noroi in perioadele ploioase fapt pentru care devine impracticabil pentru biciclisti. Tronsonul de 3,377 km propus se suprapune cu digul de protectie al Dunarii situat pe raza U.A.T. Negoi.

Datorita inconvenientelor enumerate circulatia bicicletelor nu se poate desfasoara corespunzator din punct de vedere al sigurantei si confortului.



Incadrarea in teritoriul comunei a traseului cicloturistic Tronson 10 - U.A.T. Negoi.



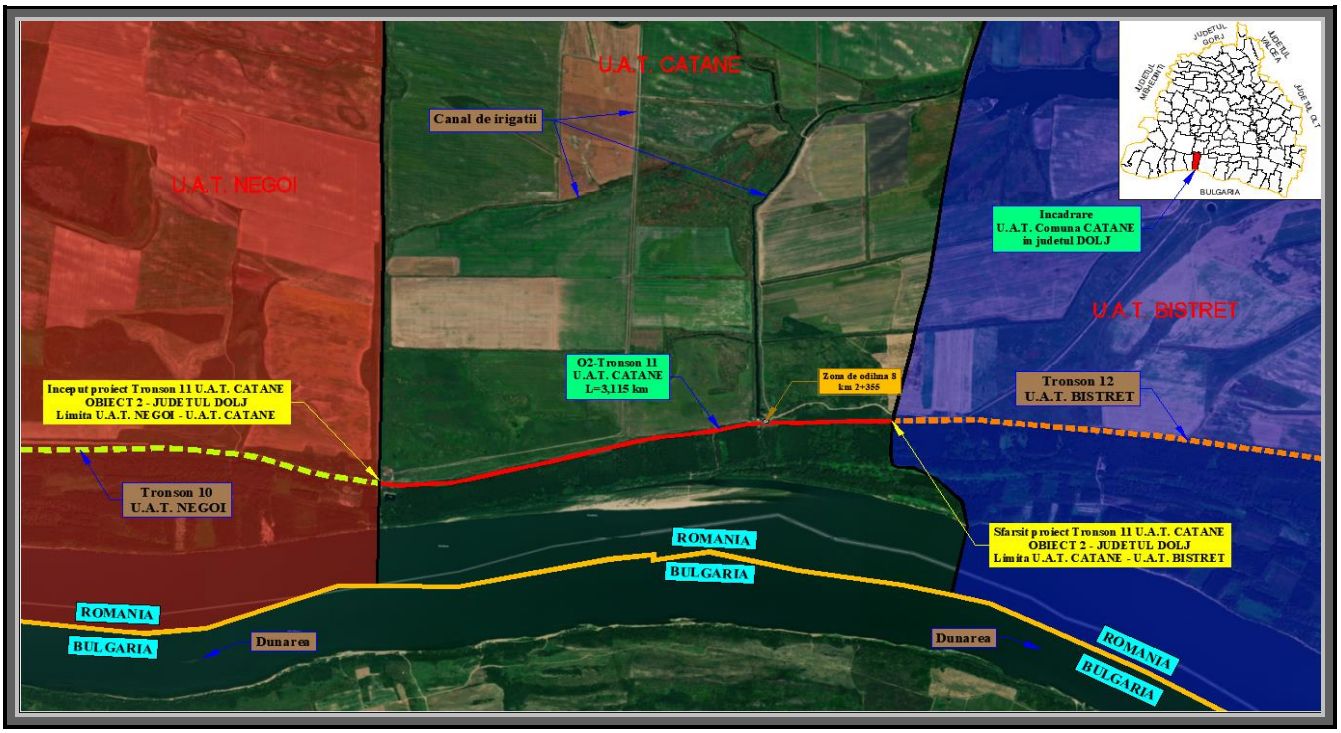
Situatia existenta a traseului cicloturistic Tronson 10 - U.A.T. Negoi.

11. Traseu cicloturistic – Tronson 11 amplasat pe raza U.A.T. Catane:

In prezent pe teritoriul administrativ al localitatii Negoi nu exista un traseu cicloturistic. Traseul cicloturistic de 3,115 km propus pentru a traversa U.A.T. CATANE are ca punct de inceput limita U.A.T. NEGOI si ca punct de sfarsit limita U.A.T. BISTRET. Traseul se afla in extravilanul localitatii Catane.

Traseul cicloturistic pentru tronsonul propus este la nivel de pamant, cu gropi, valuriri, vegetatie, praf vara si noroi in perioadele ploioase fapt pentru care devine impracticabil pentru biciclisti. Tronsonul de 3,115 km propus se suprapune cu digul de protectie al Dunarii situat pe raza U.A.T. Catane.

Datorita inconvenientelor enumerate circulatia bicicletelor nu se poate desfasoara corespunzator din punct de vedere al sigurantei si confortului.



Incadrarea in teritoriul comunei a traseului cicloturistic Tronson 11 - U.A.T. Catane.



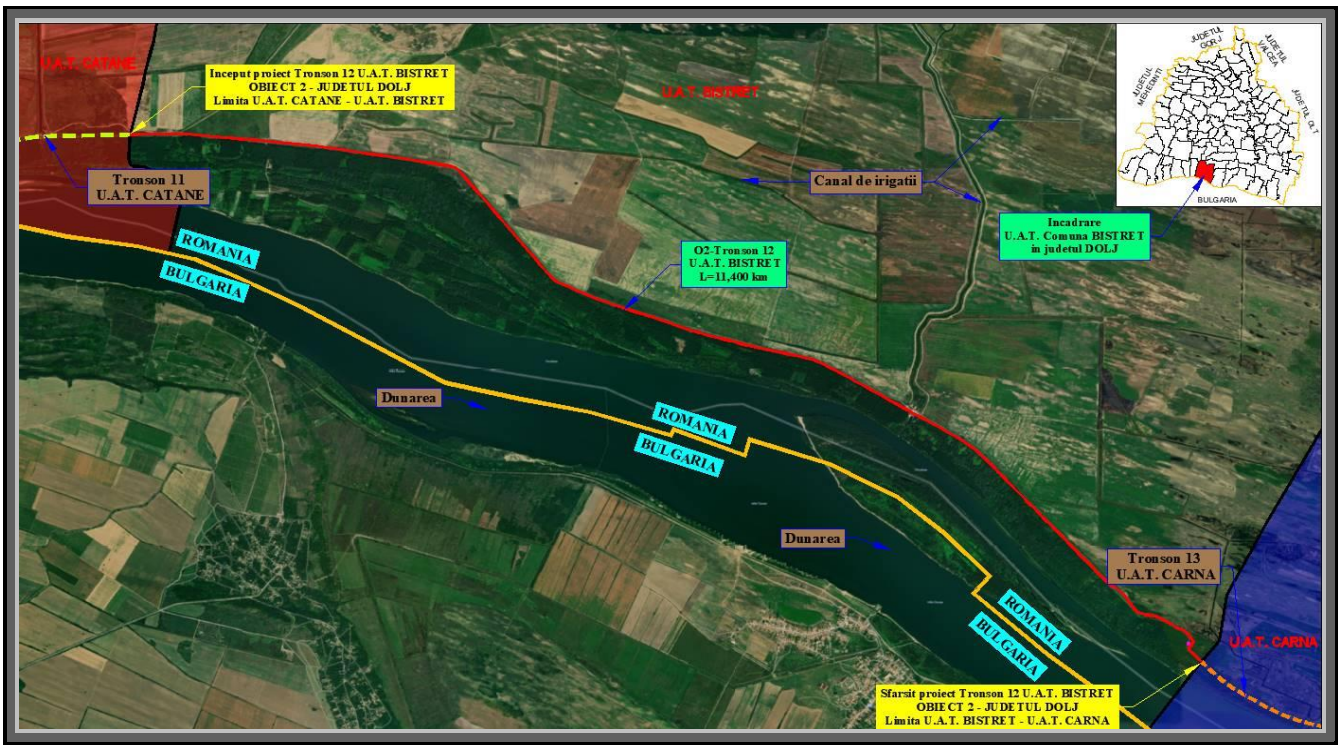
Situatia existenta a traseului cicloturistic Tronson 11 - U.A.T. Catane.

12. Traseu cicloturistic – Tronson 12 amplasat pe raza U.A.T. Bistret:

In prezent pe teritoriul administrativ al localitatii Bistret nu exista un traseu cicloturistic. Traseul cicloturistic de 11,400 km propus pentru a traversa U.A.T. BISTRET are ca punct de inceput limita U.A.T. CATANE si ca punct de sfarsit limita U.A.T. CARNA. Traseul se afla in extravilanul localitatii Bistret.

Traseul cicloturistic pentru tronsonul propus este la nivel de pamant, cu gropi, valuriri, vegetatie, praf vara si noroi in perioadele ploioase fapt pentru care devine impracticabil pentru biciclisti. Tronsonul de 11,400 km propus se suprapune cu digul de protectie al Dunarii situat pe raza U.A.T. Bistret iar pentru ocolirea sitului arheologic se va suprapune cu drum de exploatare si un teren neimprejmuit.

Datorita inconvenientelor enumerate circulatia bicicletelor nu se poate desfasoara corespunzator din punct de vedere al sigurantei si confortului.



Incadrarea in teritoriul comunei a traseului cicloturistic Tronson 12 - U.A.T. Bistret.



Situatia existenta a traseului cicloturistic Tronson 12 - U.A.T. Bistret

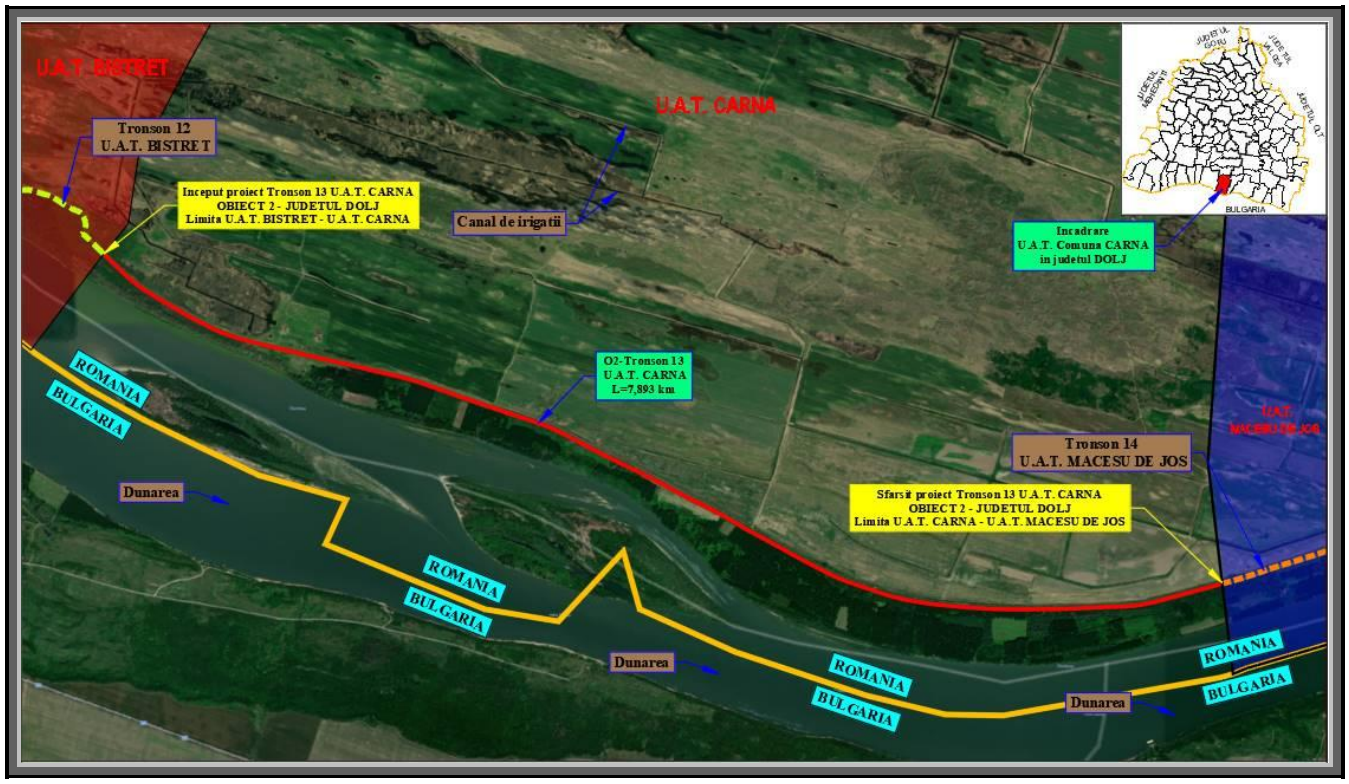
.

13. Traseu cicloturistic – Tronson 13 amplasat pe raza U.A.T. Carna:

In prezent pe teritoriul administrativ al localitatii Carna nu exista un traseu cicloturistic. Traseul cicloturistic de 7,893 km propus pentru a traversa U.A.T. CARNA are ca punct de inceput limita U.A.T. BISTRET si ca punct de sfarsit limita U.A.T. MACESU DE JOS. Traseul se afla in extravilanul localitatii Carna.

Traseul cicloturistic pentru tronsonul propus este la nivel de pamant, cu gropi, valuriri, vegetatie, praf vara si noroi in perioadele ploioase fapt pentru care devine impracticabil pentru biciclisti. Tronsonul de 7,893 km propus se suprapune cu digul de protectie al Dunarii situat pe raza U.A.T. Carna.

Datorita inconvenientelor enumerate circulatia bicicletelor nu se poate desfasoara corespunzator din punct de vedere al sigurantei si confortului.



Incadrarea in teritoriul comunei a traseului cicloturistic Tronson 13 - U.A.T. Carna.



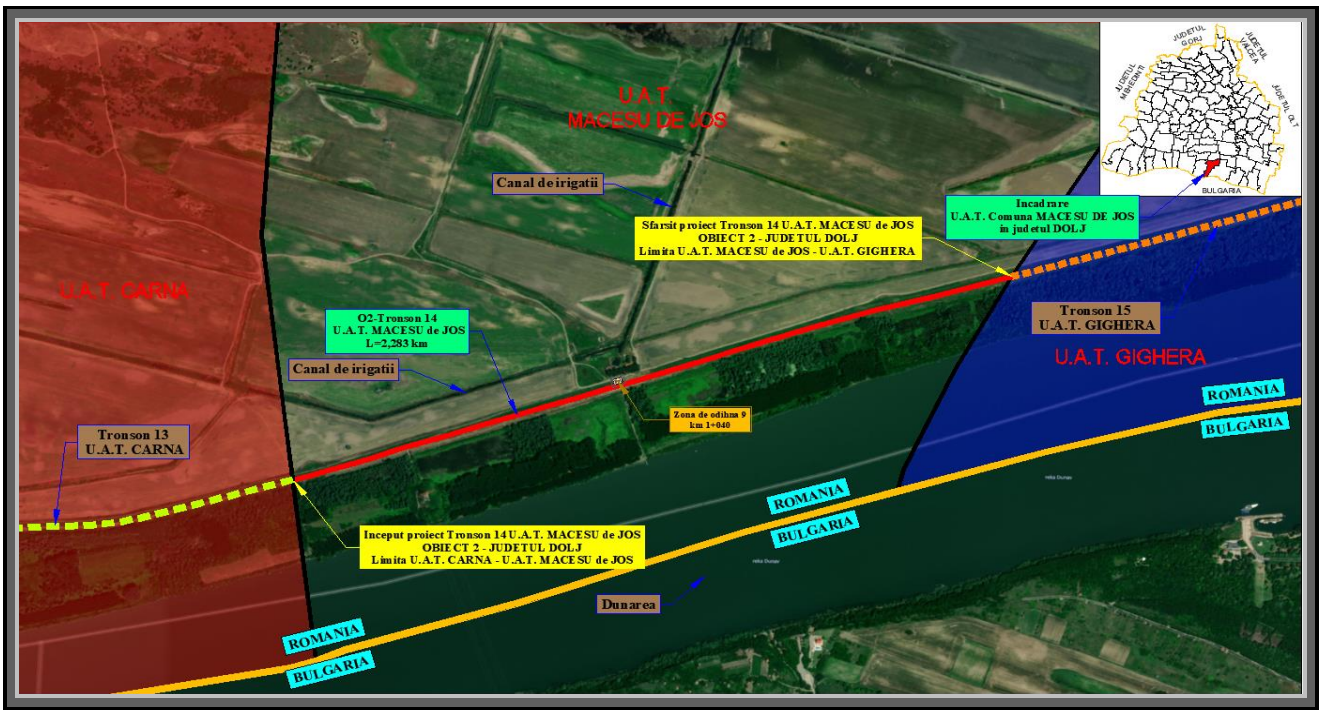
Situatia existenta a traseului cicloturistic Tronson 13 - U.A.T. Carna.

14. Traseu cicloturistic – Tronson 14 amplasat pe raza U.A.T. Macesu de Jos:

In prezent pe teritoriul administrativ al localitatii Macesu de Jos nu exista un traseu cicloturistic. Traseul cicloturistic de 2,283 km propus pentru a traversa U.A.T. MACESU DE JOS are ca punct de inceput limita U.A.T. CARNA si ca punct de sfarsit limita U.A.T. GIGHERA. Traseul se afla in extravilanul localitatii Macesu de Jos.

Traseul cicloturistic pentru tronsonul propus este la nivel de pamant, cu gropi, valuriri, vegetatie, praf vara si noroi in perioadele ploioase fapt pentru care devine impracticabil pentru biciclisti. Tronsonul de 2,283 km propus se suprapune cu digul de protectie al Dunarii situat pe raza U.A.T. Macesu de Jos.

Datorita inconvenientelor enumerate circulatia bicicletelor nu se poate desfasoara corespunzator din punct de vedere al sigurantei si confortului.



Incadrarea in teritoriul comunei a traseului cicloturistic Tronson 14 - U.A.T. Macesu de Jos.





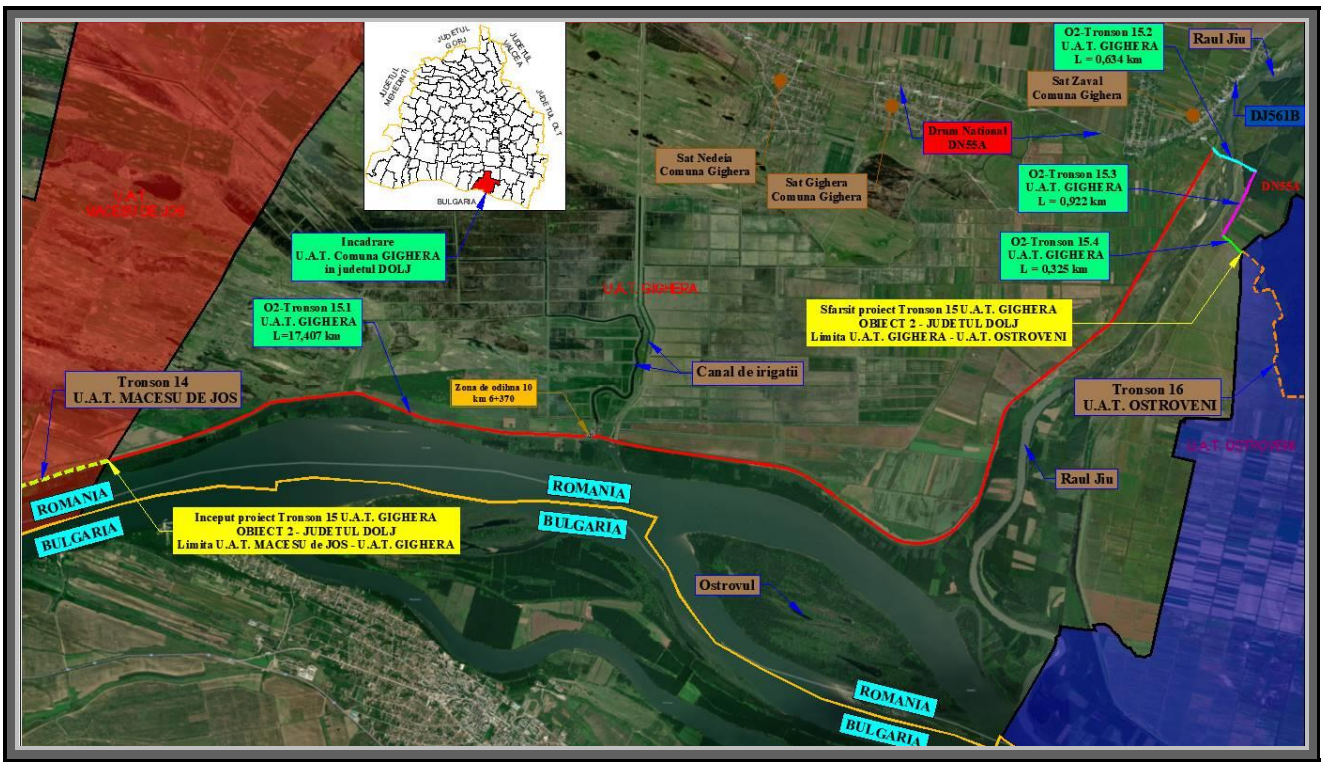
Situatia existenta a traseului cicloturistic Tronson 14 - U.A.T. Macesu de Jos.

15. Traseu cicloturistic compus din Tronsoanele 15.1 - 15.4 amplasate pe raza U.A.T. Gighera:

In prezent pe teritoriul administrativ al localitatii Gighera nu exista un traseu cicloturistic. Traseul cicloturistic de 19,288 km (compus din tronson 15.1 de 17,407 km; tronson 15.2 de 0,634 km; tronson 15.3 de 0,922 km si tronson 15.4 de 0,325 km) propus pentru a traversa U.A.T. Gighera are ca punct de inceput limita U.A.T. MACESU DE JOS si ca punct de sfarsit limita U.A.T. OSTROVENI. Traseul se afla in extravilanul localitatii Gighera.

Traseul cicloturistic pentru tronsonele propuse este la nivel de pamant, cu gropi, valuriri, vegetatie, praf vara si noroi in perioadele ploioase fapt pentru care devine impracticabil pentru biciclisti. Tronsonul 15.1 de 17,407 km propus se suprapune cu digul de protectie al Dunarii situat pe raza U.A.T. Gighera. Tronsonul 15.2 de 0,634 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri nationale din extravilanul localitatii Gighera (DN55A). Tronsonul 15.3 de 0,922 km propus se suprapune cu digul de protectie al Jiului situat pe raza U.A.T. Gighera. Tronsonul 15.4 de 0,325 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri de exploatare existente din extravilanul localatii Gighera.

Datorita inconvenientelor enumerate circulatia bicicletelor nu se poate desfasoara corespunzator din punct de vedere al sigurantei si confortului.



Incadrarea in teritoriul comunei a traseului cicloturistic Tronson 15.1-15.4-U.A.T. Gighera



Tronson 15.1



Tronson 15.1



Tronson 15.2



Tronson 15.2



Tronson 15.3



Tronson 15.4

Situatia existenta a traseului cicloturistic Tronson 15.1-15.4 - U.A.T. Gighera.

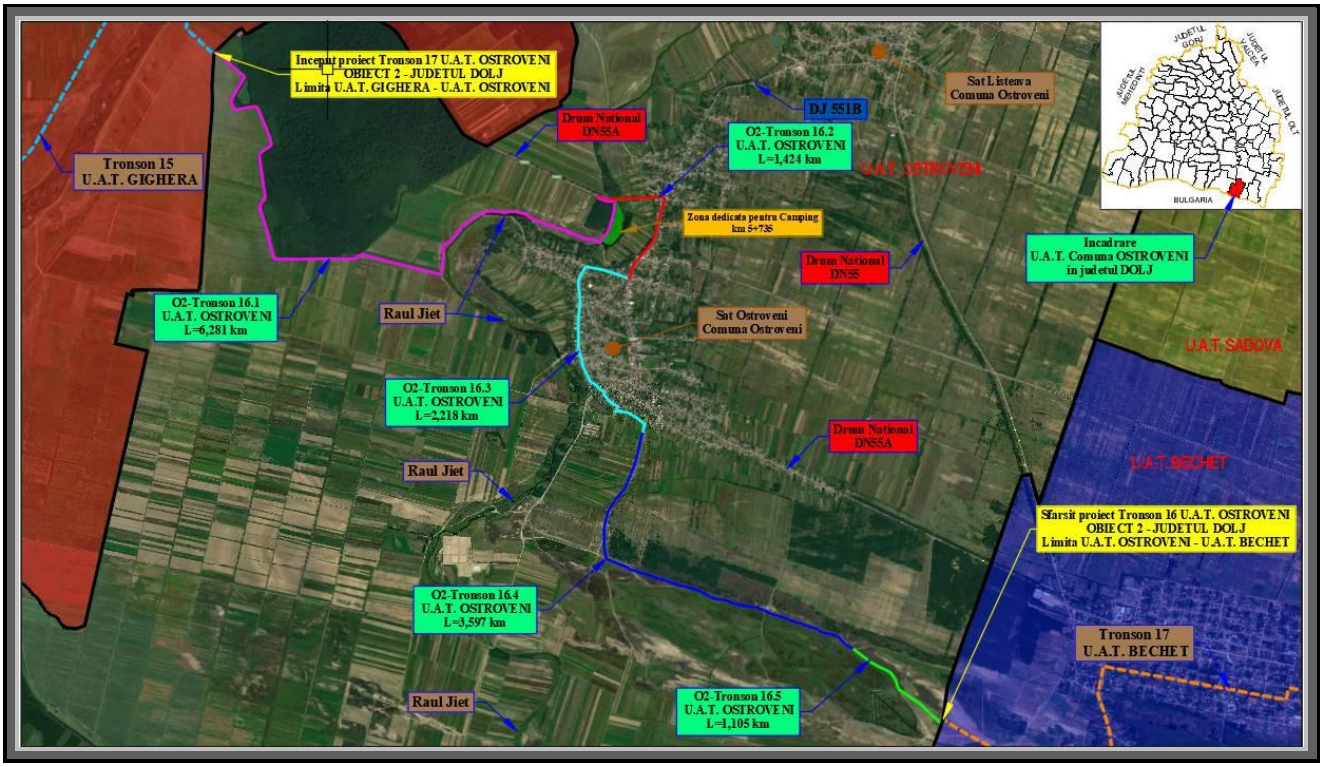
16. Traseu cicloturistic compus din Tronsoanele 16.1 - 16.4 amplasate pe raza U.A.T. Ostroveni:

In prezent pe teritoriul administrativ al localitatii Ostroveni nu exista un traseu cicloturistic. Traseul cicloturistic de 14,623 km (compus din tronson 16.1 de 6,281 km; tronson 16.2 de 1,422km; tronson 16.3 de 2,218 km; tronson 16.4 de 3,597 km si tronson 16.5 de 1,105 km) propus pentru a traversa U.A.T. Ostroveni are ca punct de inceput limita U.A.T. GIGHERA si ca punct de sfarsit limita U.A.T. BECHET. Traseul se afla in extravilanul si intravilanul localitatii Ostroveni.

Traseul cicloturistic pentru tronsonele propuse este la nivel de pamant, cu gropi,

valuriri, vegetatie, praf vara si noroi in perioadele ploioase fapt pentru care devine impracticabil pentru biciclisti. Tronsonul 16.1 de 6,218 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri de exploatare existente din extravilanul localatii Ostroveni. Tronsonul 16.2 de 1,422km se suprapune cu reteaua de drumuri nationale (DN55A). Tronsonul 16.3 de 2,218 km propus se suprapune cu reteaua de strazi balastat/asfaltate din intravilanul localitatii Ostroveni. Tronsonul 16.4 de 3,597 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri de exploatare existente din extravilanul localatii Ostroveni. Tronsonul 16.5 de 1,105 km propus se suprapune cu zona de teren intravilan a localitatii Ostroveni.

Datorita inconvenientelor enumerate circulatia bicicletelor nu se poate desfasoara corespunzator din punct de vedere al sigurantei si confortului.



Incadrarea in teritoriul comunei a traseului cicloturistic
Tronson 16.1-16.4 - U.A.T. Ostroveni



Tronson 16.1



Tronson 16.1



Tronson 16.2



Tronson 16.2



Tronson 16.3



Tronson 16.3



Tronson 16.4



Tronson 16.4



Tronson 16.5



Tronson 16.5

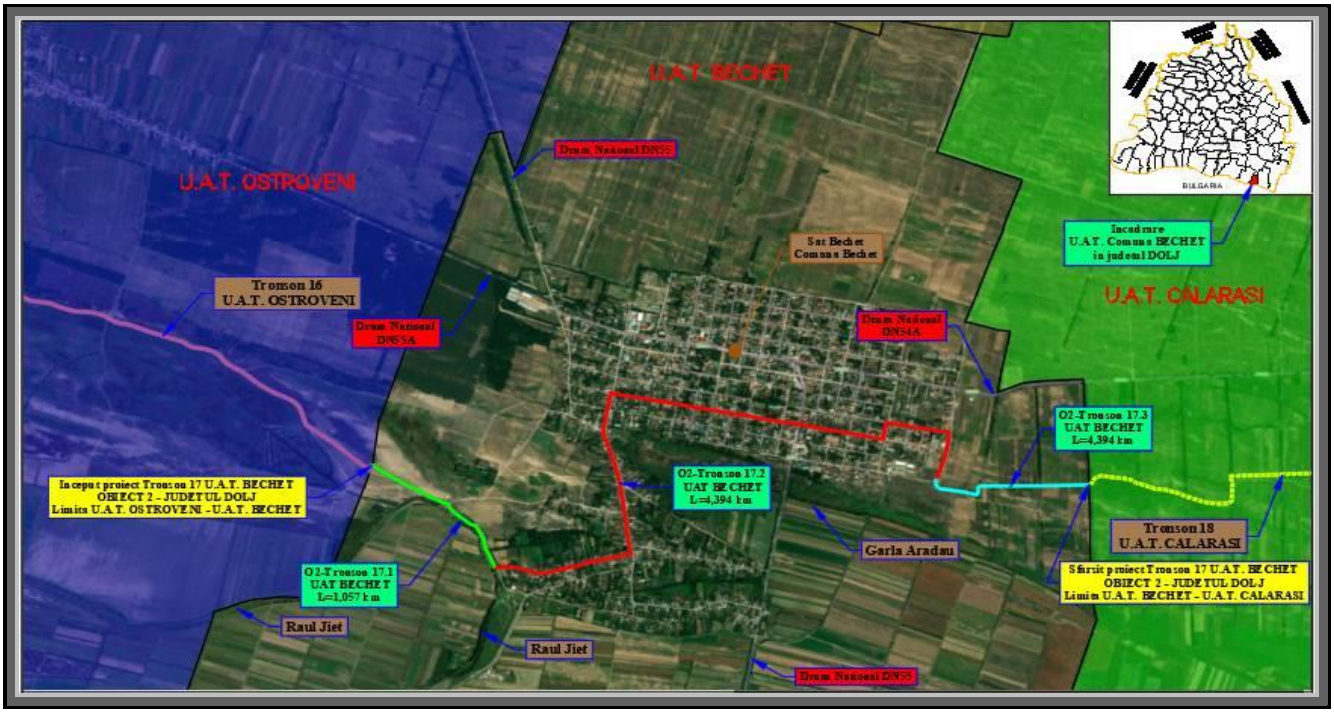
Situatia existenta a traseului cicloturistic Tronson 16.1 - 16.4 - U.A.T. Ostroveni.

17. Traseu cicloturistic compus din Tronsoanele 17.1 - 17.3 amplasate pe raza U.A.T. Bechet:

In prezent pe teritoriul administrativ al localitatii Bechet nu exista un traseu cicloturistic. Traseul cicloturistic de 6,486 km (compus din tronson 17.1 de 1,057 km; tronson 17.2 de 4,394 km si tronson 17.3 de 1,035 km) propus pentru a traversa U.A.T. Becht are ca punct de inceput limita U.A.T. OSTROVENI si ca punct de sfarsit limita U.A.T. CALARASI. Traseul se afla in extravilanul si intravilanul localitatii Bechet.

Traseul cicloturistic pentru tronsonele propuse este la nivel de pamant, cu gropi, valuriri, vegetatie, praf vara si noroi in perioadele ploioase fapt pentru care devine impracticabil pentru biciclisti. Tronsonul 17.1 de 1,057 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri de exploatare existente din extravilanul localatii Bechet. Tronsonul 17.2 de 4,394 km propus se suprapune cu reteaua de strazi balastat/asfaltate din intravilanul localitatii Bechet. Tronsonul 17.3 de 1,035 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri de exploatare existente din extravilanul localatii Bechet.

Datorita inconvenientelor enumerate circulatia bicicletelor nu se poate desfasoara corespunzator din punct de vedere al sigurantei si confortului.



Incadrarea in teritoriul comunei a traseului cicloturistic
Tronson 17.1-17.3 - U.A.T. Bechet



Tronson 17.1



Tronson 17.1



Tronson 17.2



Tronson 17.2



Tronson 17.3



Tronson 17.3

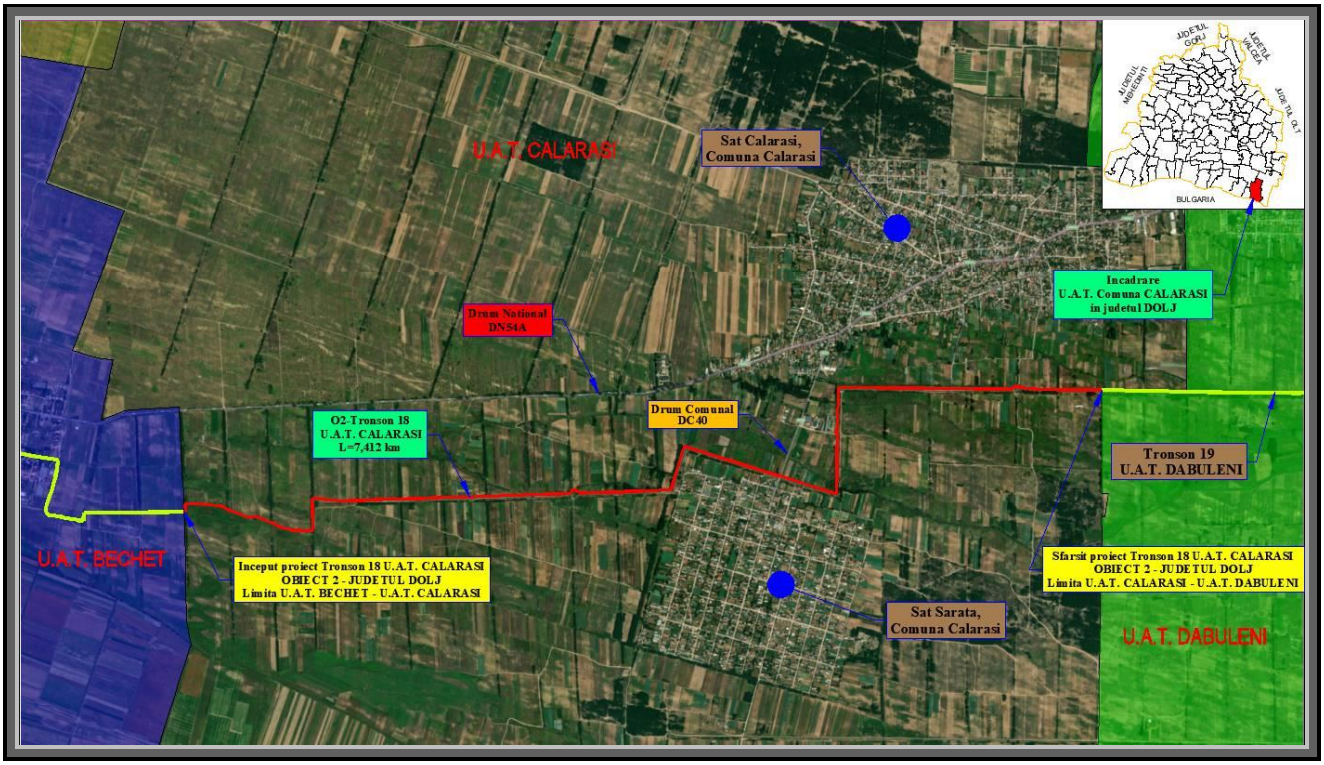
Situatia existenta a traseului cicloturistic Tronson 17.1-17.3 - U.A.T. Bechet.

18. Traseu cicloturistic – Tronson 18 amplasat pe raza U.A.T. Calarasi:

In prezent pe teritoriul administrativ al localitatii Calarasi nu exista un traseu cicloturistic. Traseul cicloturistic de 7,412 km propus pentru a traversa U.A.T. CALARASI are ca punct de inceput limita U.A.T. BECHET si ca punct de sfarsit limita U.A.T. DABULENI. Traseul se afla in extravilanul localitatii Calarasi.

Traseul cicloturistic pentru tronsonul propus este la nivel de pamant, cu gropi, valuriri, vegetatie, praf vara si noroi in perioadele ploioase fapt pentru care devine impracticabil pentru biciclisti. Tronsonul de 7,412 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri de exploatare existente din extravilanul localatii Calarasi.

Datorita inconvenientelor enumerate circulatia bicicletelor nu se poate desfasoara corespunzator din punct de vedere al sigurantei si confortului.



Incadrarea in teritoriul comunei a traseului cicloturistic Tronson 18 - U.A.T. Calarasi





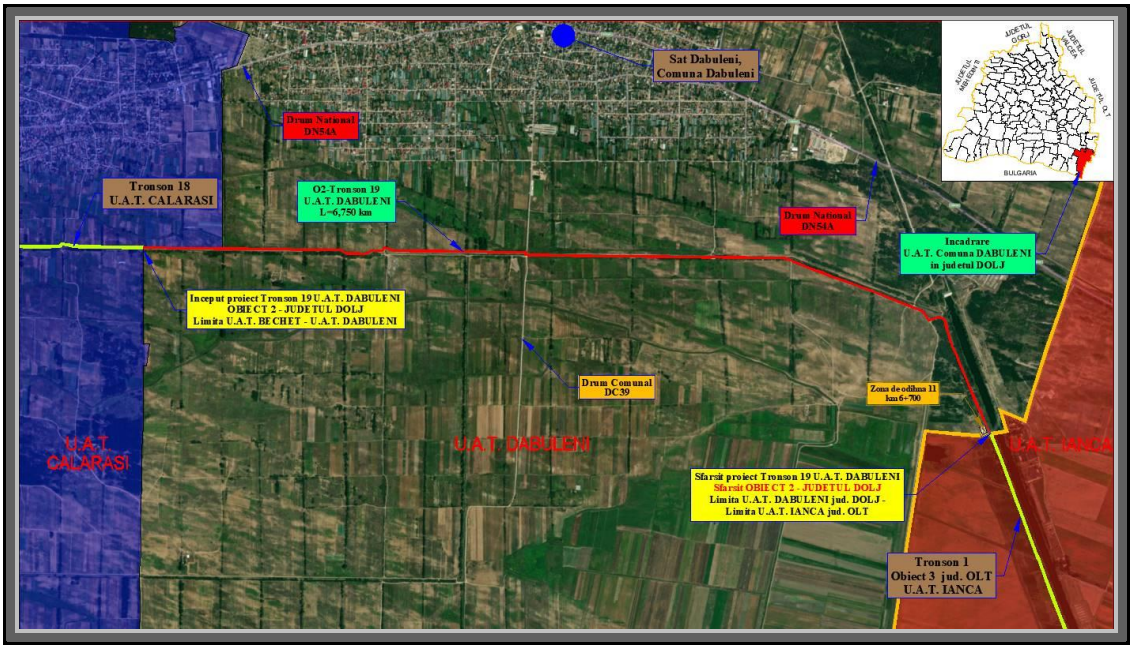
Situatia existenta a traseului cicloturistic Tronson 18 - U.A.T. Calarasi.

19. Traseu cicloturistic – Tronson 19 amplasat pe raza U.A.T. Dabuleni:

In prezent pe teritoriul administrativ al localitatii Dabuleni nu exista un traseu cicloturistic. Traseul cicloturistic de 6,750 km propus pentru a traversa U.A.T. DABULENI are ca punct de inceput limita U.A.T. CALARASI si ca punct de sfarsit limita U.A.T. IANCA judetul OLT. Traseul se afla in extravilanul localitatii Dabuleni.

Traseul cicloturistic pentru tronsonul propus este la nivel de pamant, cu gropi, valuriri, vegetatie, praf vara si noroi in perioadele ploioase fapt pentru care devine impracticabil pentru biciclisti. Tronsonul de 6,750 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri de exploatare existente din extravilanul localatii Dabuleni.

Datorita inconvenientelor enumerate circulatia bicicletelor nu se poate desfasoara corespunzator din punct de vedere al sigurantei si confortului.



Incadrarea in teritoriul comunei a traseului cicloturistic Tronson 19 - U.A.T. Dabuleni



Situatia existenta a traseului cicloturistic Tronson 19 - U.A.T. Dabuleni.

Obiect 3 – Traseu cicloturistic amplasat pe raza judetului Olt

Obiectivul de investitii propune construirea/ amenajarea a aproximativ 365 km de traseu cicloturistic Pe raza Judetelor Mehedinti; Dolj si Olt. In ceea ce priveste traseul cicloturistic in judetul Olt, acesta are punctul de inceput la limita dintre U.A.T. DABULENI-JUDET DOLJ - U.A.T. IANCA-JUDET OLT (inceput drum de exploatare cf 56649) si punctul de sfarsit traseu Portul din U.A.T. Corabia/ sfarsitul Strazii Falezei.

Traseul cicloturistic, de pe raza judetului Olt, in lungime cumulata de 40,99 km strabate urmatoarele U.A.T. – uri:

Nr. Crt.	Denumire U.A.T.	Lungime (km)	Amplasament Traseu cicloturistic
1	Tronson 1.1 - U.A.T. Ianca	9,243	Drum de exploatare
	Tronson 1.2 - U.A.T. Ianca	3,117	Dig de protectie al Dunarii
2	Tronson 2 - U.A.T.Grojdibodu	5,169	Dig de protectie al Dunarii
3	Tronson 3 - U.A.T. Gura Padinii	6,547	Dig de protectie al Dunarii
4	Tronson 4 - U.A.T. Orlea	6,547	Dig de protectie al Dunarii
5	Tronson 5.1 - U.A.T. Corabia	5,903	Dig de protectie al Dunarii
	Tronson 5.2 - U.A.T. Corabia	1,173	Drum de exploatare
	Tronson 5.3 - U.A.T. Corabia	0,412	Partea dreapta a amprizei DN 54A
	Tronson 5.4 - U.A.T. Corabia	2,166	Strada Decebal
	Tronson 5.5 - U.A.T. Corabia	0,713	Strada Falezei- Drum existent din beton

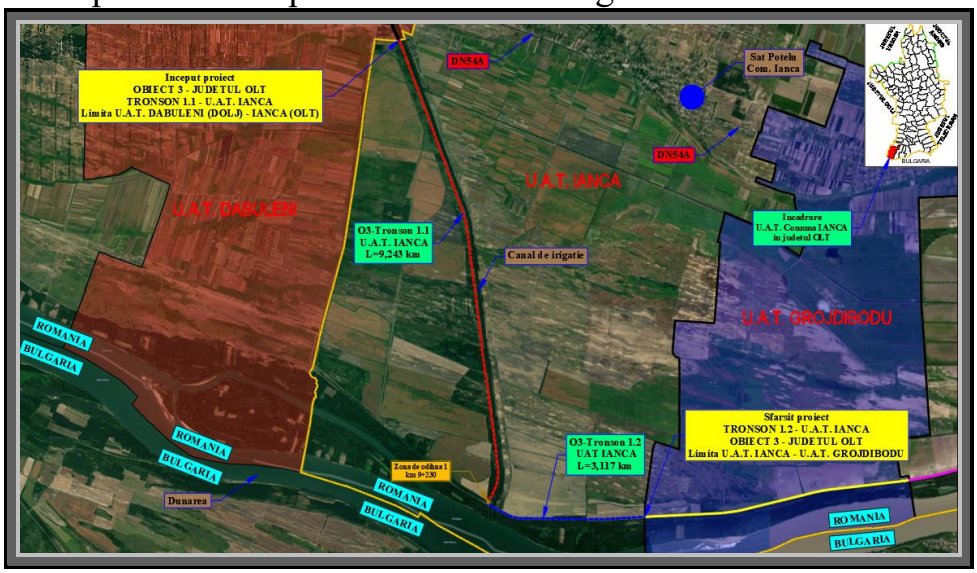
1. Traseu cicloturistic compus din Tronsoanele 1.1 si 1.2 amplasate pe raza U.A.T. Ianca:

In prezent pe teritoriul administrativ al localitatii Ianca nu exista un traseu cicloturistic. Traseul cicloturistic de 12,36 km (compus din tronson 1.1 de 9,243 km si tronson 1.2 de 3,117 km) propus pentru a traversa U.A.T. Ianca are ca punct de

inceput limita U.A.T. DABULENI si ca punct de sfarsit limita U.A.T.Grojdibodu. Traseul se afla in extravilanul localitatii Ianca.

Traseul cicloturistic pentru tronsonele propuse este la nivel de pamant, cu gropi, valuriri, vegetatie, praf vara si noroi in perioadele ploioase fapt pentru care devine impracticabil pentru biciclisti. Tronsonul 1.1 de 9,243 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor de exploatare existente din extravilanul localitatii. Tronsonul 1.2 de 3,117 km propus se suprapune cu digul de protectie al Dunarii, situat pe raza U.A.T. Ianca.

Datorita inconvenientelor enumerate circulatia bicicletelor nu se poate desfasoara corespunzator din punct de vedere al sigurantei si confortului.



Incadrarea in teritoriul comunei a traseului cicloturistic Tronson 1.1 - 1.2 - U.A.T. Ianca.



Situatia existenta a traseului cicloturistic Tronson 1.1 - 1.2 - U.A.T. Ianca

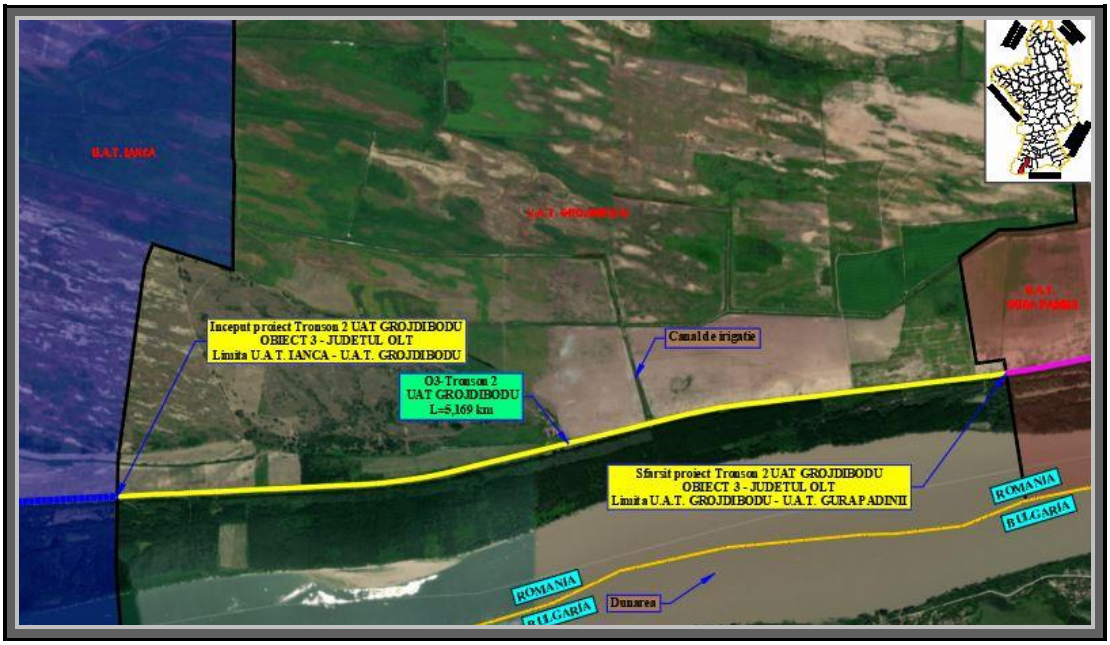
2. Traseu cicloturistic-Tronson 2 amplasat pe raza U.A.T. Grojdibodu:

In prezent pe teritoriul administrativ al localitatii Grojdibodu nu exista un traseu cicloturistic. Traseul cicloturistic de 5,169 km propus pentru a traversa U.A.T. Grojdibodu are ca punct de inceput limita U.A.T. IANCA si ca punct de sfarsit limita U.A.T.GURA PADINII. Traseul se afla in extravilanul localitatii Grojdibodu.

Traseul cicloturistic pentru tronsonul propus este la nivel de pamant, cu gropi, valuriri, vegetatie, praf vara si noroi in perioadele ploioase fapt pentru care devine

impracticabil pentru biciclisti. Tronsonul de 5,169 km propus se suprapune cu digul de protectie al Dunarii, situat pe raza U.A.T. Grojdibodu.

Datorita inconvenientelor enumerate circulatia bicicletelor nu se poate desfasoara corespunzator din punct de vedere al sigurantei si confortului.



Incadrarea in teritoriul comunei a traseului cicloturistic Tronson 2 - U.A.T. Grojdibodu.





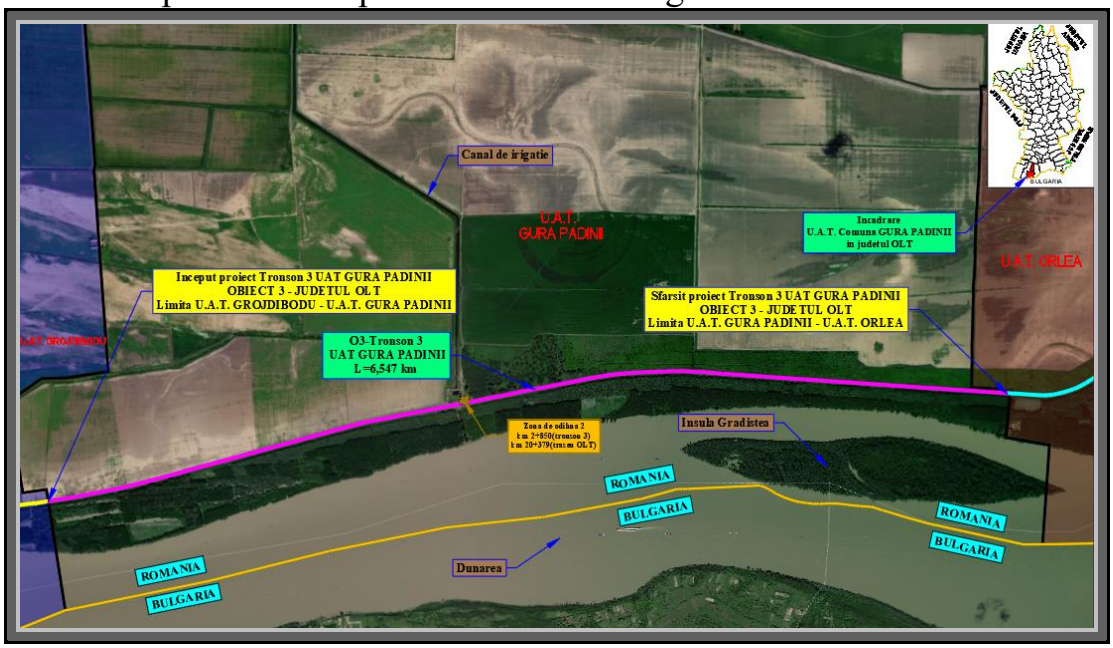
Situatia existenta a traseului cicloturistic Tronson 2 - U.A.T. Grojdibodu.

3. Traseu cicloturistic-Tronson 3 amplasat pe raza U.A.T. Gura Padinii:

In prezent pe teritoriul administrativ al localitatii Gura Padinii nu exista un traseu cicloturistic. Traseul cicloturistic de 6,547 km propus pentru a traversa U.A.T. Gura Padinii are ca punct de inceput limita U.A.T. Grojdibodu si ca punct de sfarsit limita U.A.T.Orlea. Traseul se afla in extravilanul localitatii Gura Padinii.

Traseul cicloturistic pentru tronsonul propus este la nivel de pamant, cu gropi, valuriri, vegetatie, praf vara si noroi in perioadele ploioase fapt pentru care devine impracticabil pentru biciclisti. Tronsonul de 6,547 km propus se suprapune cu digul de protectie al Dunarii, situat pe raza U.A.T. Grojdibodu.

Datorita inconvenientelor enumerate circulatia bicicletelor nu se poate desfasoara corespunzator din punct de vedere al sigurantei si confortului.



Incadrarea in teritoriul comunei a traseului cicloturistic Tronson 3 - U.A.T. Gura Padinii





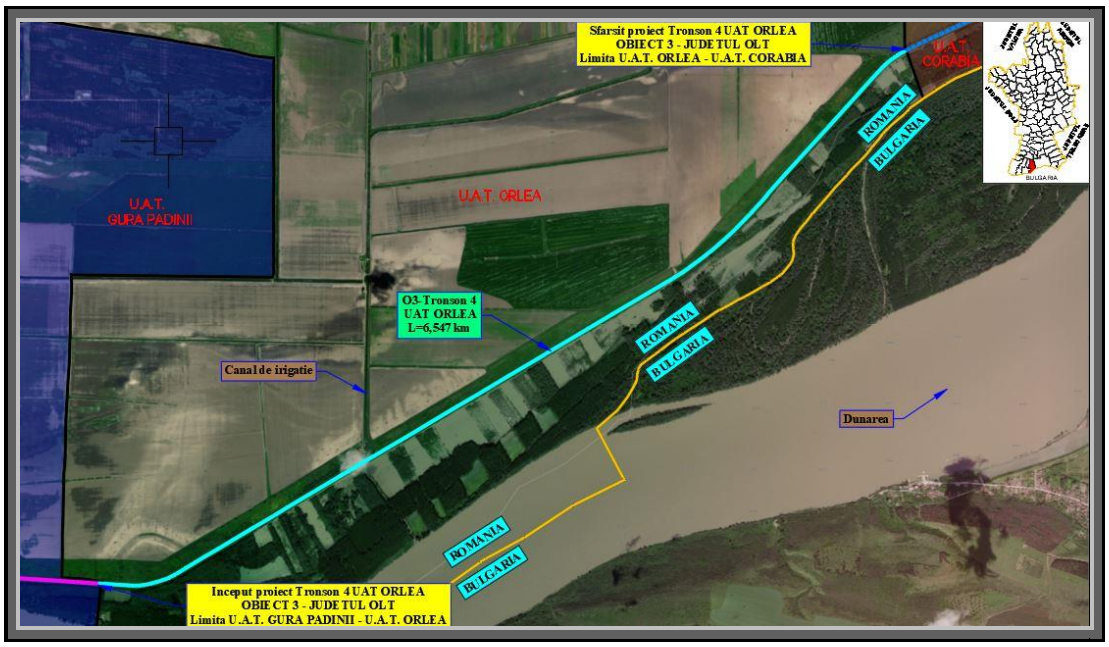
. Situatia existenta a traseului cicloturistic Tronson 3 - U.A.T. Gura Padinii

4. Traseu cicloturistic-Tronson 4 amplasat pe raza U.A.T. Orlea:

In prezent pe teritoriul administrativ al localitatii Orlea nu exista un traseu cicloturistic. Traseul cicloturistic de 6,547 km propus pentru a traversa U.A.T. Orlea are ca punct de inceput limita U.A.T. Gura Padinii si ca punct de sfarsit limita U.A.T. Corabia. Traseul se afla in extravilanul localitatii Orlea.

Traseul cicloturistic pentru tronsonul propus este la nivel de pamant, cu gropi, valuriri, vegetatie, praf vara si noroi in perioadele ploioase fapt pentru care devine impracticabil pentru biciclisti. Tronsonul de 6,547 km propus se suprapune cu digul de protectie al Dunarii, situat pe raza U.A.T. Orlea.

Datorita inconvenientelor enumerate circulatia bicicletelor nu se poate desfasoara corespunzator din punct de vedere al sigurantei si confortului.



Incadrarea in teritoriul comunei a traseului cicloturistic Tronson 4 - U.A.T. Orlea



Situatia existenta a traseului cicloturistic Tronson 4 - U.A.T. Orlea

5. Traseu cicloturistic compus din Tronsoanele 5.1; 5.2; 5.3; 5.4 si 5.5 amplasate pe raza U.A.T. Corabia:

In prezent pe teritoriul administrativ al localitatii Corabia nu exista un traseu cicloturistic. Traseul cicloturistic de 10,367 km (compus din tronson 5.1 de 5,903 km, tronson 5.2 de 1,173 km, tronson 5.3 de 0,412 km, tronson 5.4 de 2,166 km si tronson 5.5 de 0,713 km) propus pentru a traversa U.A.T. Corabia are ca punct de inceput limita U.A.T. Orlea si ca punct de sfarsit Portul din UAT Corabia/ sfarsitul Strazii Falezei, acesta representant totodata si sfarsitul Traseului Eurovelo 6, implementat in prezenta investitie. Traseul se afla in intravilanul si extravilanul localitatii Corabia.

Amplasamentul traseului cicloturistic, de pe raza U.A.T. Corabia, se prezinta astfel:

- pamant pentru tronsoanele 5.1; 5.2 partial; 5.3 si 5.4 partial;
- material granular amestecat cu pamant pentru tronson 5.2 partial si 5.4 partial;
- dala din beton rutier pentru tronsonul 5.5.

Datorita inconvenientelor enumerate circulatia bicicletelor nu se poate desfasoara corespunzator din punct de vedere al sigurantei si confortului.

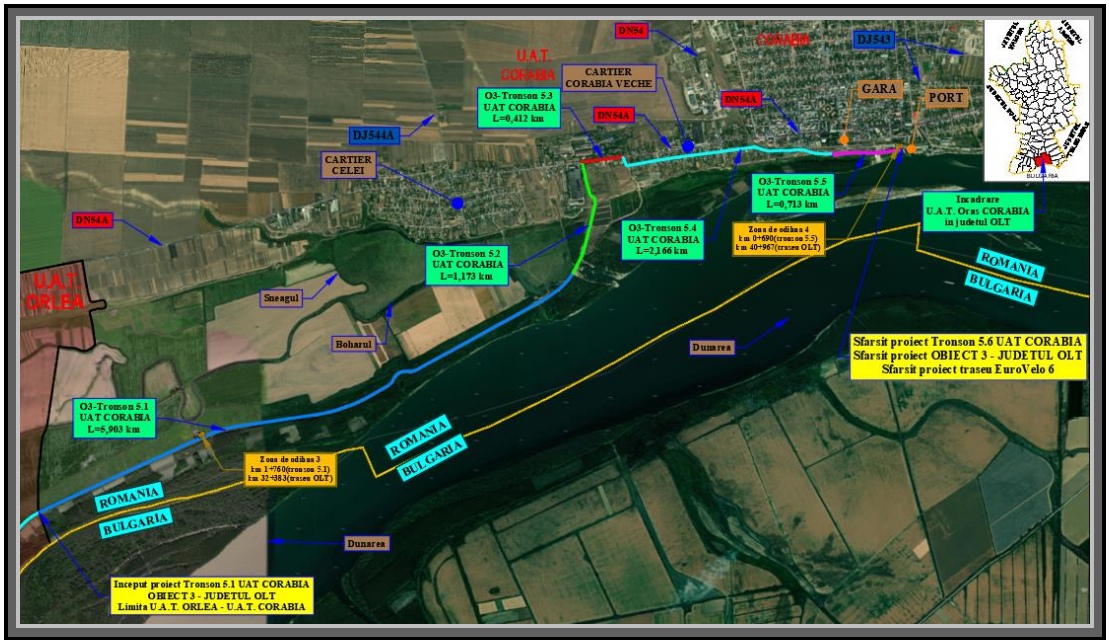
Tronsonul 5.1, in lungime de 5,903 km, propus se suprapune cu digul situat pe raza U.A.T. Corabia.

Tronsonul 5.2, in lungime de 1,173 km se suprapune cu reteaua drumurilor de exploatare existente din localitatate.

Tronsonul 5.3, in lungime de 0,412 km se suprapune cu trasul Drumului national DN 54A.

Tronsonul 5.4, in lungime de 2,166 km se suprapune cu traseul strazii Decebal.

Tronsonul 5.5, in lungime de 0,713 km se suprapune cu traseul strazii Falezei.



Incadrarea in teritoriul comunei a traseului cicloturistic Tronsoanele 5.1;2;3;4;5 - U.A.T. Corabia



Tronson 5.1



Tronson 5.1



Tronson 5.2



Tronson 5.2



Tronson 5.3



Tronson 5.3



Tronson 5.4



Tronson 5.4



Tronson 5.5



Tronson 5.4

Situatia existenta a traseului cicloturistic Tronsoanele 5.1 -5.5 - U.A.T. Corabia

2.4. REGIMUL JURIDIC Al TERENURILOR TRANZITATE DE CATRE TRASEUL CICLOTURISTIC:

Nr. crt.	*Unitate administrativ teritoriala tranzitata*	*Categorie functionala teren tranzitat*	*Numar cadastral*
1	***Drobeta-Turnu Severin***	*Bd. Dunărea*	*64930*
		Str. Portului	*70398*
		Bd. Carol I	*52619*
		Str. Theodor Costescu	*64933*
		Str. Aurelian	*52575*
		Str. Theodor Costescu	*64936*
		Str. Traian	*51189*
		Str. Anghel Saligny	*52560*
		Str. Mareșal Averescu	*51210*
		Str. Anghel Saligny	*52604*
		Str. Adrian	*52601*
		Str. Anghel Saligny	*52524*
		Str. Calomfirescu	*52500*
		Str. Anghel Saligny	*52509*
		Str. Brâncoveanu	*52591*
		Str. Anghel Saligny	*52607*
		Bd. Tudor Vladimirescu	*51206*
		Str. Topolniței	*51209*
		Str. Nicolae Iorga	*64951*
		Sens giratoriu Bd. Nicolae Iorga	*63339*
		Teren extravilan (căi ferate)	*51896*
		DJ 607A	*63342*
		DJ 607A	*64499*
2	***Simian***	*DJ 607A*	*54074*
		DJ 607A - pod	*54069*
		DJ 607A	*58381*
		DC23	*In curs de intabulare*
		DC21	*54216*
		DN 6 (E 70)	*59301*
		Strada Nationala	*56563*
		DN56A	*58725*
		DN 56A, km 75+421 - km 76+669	*58724*
3	***Hinova***	*Strazi Hinova*	*In curs de intabulare*
		Drum satesc 346	*53019*
		Strazi Hinova	*In curs de*

			intabulare
		Drum satesc 346	*53019*
		DN56A	*53543*
		DN 56B, km 0+022 - km 6+199	*53497*
4	***Devesel***	*DN 56B km 6+199 - km 17+333*	*54597*
		Drumul județean 565	*53186*
5	***Burila Mare***	*Drumul județean 565*	*52399*
		Strada 23	*53188*
		Strada 26(Dunării)	*53315*
		Strada 4	*53161*
		Drumul județean 565	*52399*
		DN 56B km 17+333 - km 31+251	*53418*
		Drumul comunal 109	*53309*
		Strada Salcâmului	*53303*
		Dc.1626	*53308*
		Strada Țarinii	*53307*
		DN 56B km 17+333 - km 31+251	*53418*
		Drumul județean 606	*53479*
6	***Gogoșu***	*Drumul județean 606*	*56500*
		Drumul județean 606	*54886*
		Drumul județean 606	*56496*
		DN 56C km 44+205 - km 49+386	*56574*
		DN 56C, km 44+169 - km 44+205, Paraul Blahnita	*56512*
		DN 56C, km 42+120 - km 44+169	*56532*
		Drumul județean 606G	*52075*
		Drumul județean 606G	*52074*
		Drum de exploatare 2105	*56475*
		Drum de exploatare 2168	*56480*
7	***Gruia***	*Drum de exploatare 518*	*51962*
		Drum de exploatare 606	*51978*
		Drum de exploatare 647	*51975*
		Drum de exploatare 675	*51981*
		Drum de exploatare 786	*51983*
		Drum satesc 782	*51973*
		Drum satesc 781	*51974*
		Drum satesc 16	*51972*
		Drum satesc 702	*51977*
		DN 56C	*51757*
8	***Pristol***	*DN 56C*	*53586*
		Drum de exploatare 323/1	*53572*
		Drum de exploatare 323/2	*53571*
		Drum de exploatare 132	*53570*
		Teren extravilan	*53557*

9	***Gârla Mare***	*Drum exploatare 1267*	*51887*
		Drum exploatare 1084 tronson 2	*51894*
		Drum exploatare 1084 tronson 1	*51895*
		Strada nr. 16	*51041*
		DN 56C	*52006*
		Strada Târgului	*51912*
		Strada Dunării	*51910*
		Strada nr. 36	*50968*
		DN 56C	*52006*
10	***Vrata***	*DN 56C, km 11+136 - km 15+736*	*52747*
11	***Salcia***	*DN 56C, km 0+184 - km 11+136*	*53434*
		Drum de exploatare	*51798*

Nr. crt.	***Unitate administrativ teritoriala tranzitata***	***Categorie functionala teren tranzitat***	***Numar cadastral***	***Proprietar***
1	***Cetate***	*Canal irigatii CN 527/2*	*38143*	*U.A.T. CETATE*
		Drum de exploatare DE 529	*38130*	*U.A.T. CETATE*
		Teren extravilan T73, P525/1	*38119*	*U.A.T. CETATE*
		Calal de irigatii	*40390*	*Statul Roman/ ABA Jiu*
		Teren extravilan	*40389*	*Proprietar in curs de identificare*
		Drum de exploatare DE 592	*40384*	*U.A.T. CETATE*
		Drum Comunal DC 149 Cetate - Cetate Port	*40374*	*U.A.T. CETATE*
		Drum vicinal DE 654 (CF in curs de actualizare)	*51208*	*U.A.T. CETATE*
		Drum de exploatare DE 668	*38969*	*U.A.T. CETATE*
		Drum de exploatare T 86, P 660	*38971*	*U.A.T. CETATE*
		Drum de exploatare DE 671	*38970*	*U.A.T. CETATE*
		Drum de exploatare DE 686	*39113*	*U.A.T. CETATE*
		Drum de exploatare DE 1359	*39111*	*U.A.T. CETATE*
		Drum de exploatare DE 1235	*38529*	*U.A.T. CETATE*
		Drum de exploatare DE 1236	*39566*	*U.A.T. CETATE*
		Drum de exploatare DE 1156	*39567*	*U.A.T. CETATE*
		Drum de exploatare DE 1156	*39852*	*U.A.T. CETATE*
		Drum de exploatare DE 1156	*38480*	*U.A.T. CETATE*
		Drum de exploatare DE 1109	*39825*	*U.A.T. CETATE*
		Drum de exploatare DE 1127	*39824*	*U.A.T. CETATE*
		Drum de exploatare DE 1115	*39821*	*U.A.T. CETATE*
2	***Maglavit***	*Drum de exploatare DE89*	*45919*	*U.A.T. MAGALVIT*
		Drum de exploatare DE90	*46975*	*U.A.T. MAGALVIT*
		Drum de exploatare DE660	*46976*	*U.A.T. MAGALVIT*
		Drum de exploatare DE660	*46451*	*U.A.T. MAGALVIT*

Nr. crt.	*Unitate administrativ teritoriala tranzitata*	*Categorie functionala teren tranzitat*	*Numar cadastral*	*Proprietar*
		Str Ion Luca Caragiale	*41523*	*U.A.T. MAGALVIT*
		Strada Burebista	*42103*	*U.A.T. MAGALVIT*
		Drum comunal DC26	*42101*	*U.A.T. MAGALVIT*
		Drum de exploatare DE657	*46456*	*U.A.T. MAGALVIT*
		Drum de exploatare DE254	*40550*	*U.A.T. MAGALVIT*
		Teren extravilan T 28, P 266/4	*40554*	*U.A.T. DOLJ*
		Teren extravilan T 28, P 266/3	*40553*	*U.A.T. DOLJ*
		Teren extravilan T 28, P 266/2	*40552*	*U.A.T. DOLJ*
		Drum de exploatare DE289	*40557*	*U.A.T. MAGALVIT*
		Drum de exploatare DE613	*40727*	*U.A.T. MAGALVIT*
		Drum de exploatare DE613/1	*40729*	*U.A.T. MAGALVIT*
		DC PETRACHE LUPU	*40786*	*U.A.T. MAGALVIT*
		Drum de exploatare DE668	*40793*	*U.A.T. MAGALVIT*
3	***Calafat***	*Drum de exploatare DE205*	*37271*	*U.A.T. CALAFAT*
		Drum de exploatare DE204	*37301*	*U.A.T. CALAFAT*
		Drum de exploatare DE174	*37287*	*U.A.T. CALAFAT*
		Drum de exploatare DE171	*37292*	*U.A.T. CALAFAT*
		Drumul național DN56	*31626*	*STATUL ROMAN / D.R.D.P. CRAIOVA*
		Drumul național DN56	*31678*	*STATUL ROMAN / D.R.D.P. CRAIOVA*
		Strada Brutariei	*35729*	*U.A.T. CALAFAT*
		Strada Câmpului tronson 2	*35891*	*U.A.T. CALAFAT*
		Strada Nucilor tronson 2	*35739*	*U.A.T. CALAFAT*
		Strada Câmpului tronson 1	*35821*	*U.A.T. CALAFAT*
		Strada Ciresilor, Tronson 2	*35731*	*U.A.T. CALAFAT*
		Drumul național DN56	*31678*	*STATUL ROMAN*
		Strada Ciresilor, Tronson 1	*35831*	*U.A.T. CALAFAT*
		Strada Padurea Bascov	*35737*	*U.A.T. CALAFAT*
		Strada Caraiman, Tronson 1	*36617*	*U.A.T. CALAFAT*
		Teren neproductiv	*37270*	*U.A.T. CALAFAT*
		Drum de exploatare DE16	*37268*	*U.A.T. CALAFAT*
		Drumul național DN56	*31687*	*STATUL ROMAN / D.R.D.P. CRAIOVA*
		Drumul național DN56D	*37404*	*STATUL ROMAN / D.R.D.P. CRAIOVA*
		Drumul național DN56D	*31396*	*STATUL ROMAN / D.R.D.P. CRAIOVA*
		Drumul național DN56D	*32360*	*STATUL ROMAN / D.R.D.P. CRAIOVA*
		Drumul național DN56D	*32377*	*STATUL ROMAN / D.R.D.P. CRAIOVA*

Nr. crt.	*Unitate administrativ teritoriala tranzitata*	*Categorie functionala teren tranzitat*	*Numar cadastral*	*Proprietar*
		Drumul național DN56D	*32380*	*STATUL ROMAN / D.R.D.P. CRAIOVA*
		Drumul național DN56D	*32383*	*STATUL ROMAN / D.R.D.P. CRAIOVA*
		Drumul național DN56D	*32379*	*STATUL ROMAN / D.R.D.P. CRAIOVA*
		Drumul național DN56D	*32365*	*STATUL ROMAN / D.R.D.P. CRAIOVA*
		Drumul național DN56D	*32366*	*STATUL ROMAN / D.R.D.P. CRAIOVA*
		Drumul național DN56D	*30193*	*STATUL ROMAN / D.R.D.P. CRAIOVA*
		Drumul național DN56D	*32362*	*STATUL ROMAN / D.R.D.P. CRAIOVA*
		Drumul național DN56D	*31745*	*STATUL ROMAN / D.R.D.P. CRAIOVA*
		Drumul național DN56D	*32384*	*STATUL ROMAN / D.R.D.P. CRAIOVA*
		Drumul național DN56D	*32353*	*STATUL ROMAN / D.R.D.P. CRAIOVA*
		Drumul național DN56D	*30107*	*STATUL ROMAN / D.R.D.P. CRAIOVA*
		Drumul național DN56D	*30108*	*STATUL ROMAN / D.R.D.P. CRAIOVA*
		Drumul național DN56D	*32407*	*STATUL ROMAN / D.R.D.P. CRAIOVA*
		Drumul național DN56D	*32403*	*STATUL ROMAN / D.R.D.P. CRAIOVA*
		Drumul național DN56D	*In curs de intabulare*	
		Strada Traian	*32080*	*U.A.T. CALAFAT*
		B-dul Tudor Vladimirescu	*33000*	*U.A.T. CALAFAT*
		B-dul Tudor Vladimirescu	*33023*	*U.A.T. CALAFAT*
		B-dul Horia Closca si Crisan	*32786*	*U.A.T. CALAFAT*
		B-dul Tudor Vladimirescu	*33022*	*U.A.T. CALAFAT*
		B-dul Tudor Vladimirescu	*33024*	*U.A.T. CALAFAT*
		B-dul Tudor Vladimirescu	*33001*	*U.A.T. CALAFAT*
		Strada Anul 1907	*37449*	*U.A.T. CALAFAT*
		B-dul Tudor Vladimirescu	*33021*	*U.A.T. CALAFAT*
		Strada Cobuz	*35883*	*U.A.T. CALAFAT*
		Strada Dunarii	*35914*	*U.A.T. CALAFAT*
		Strada Cobuz	*35879*	*U.A.T. CALAFAT*
		Strada Bateria Mircea	*35315*	*U.A.T. CALAFAT*

Nr. crt.	*Unitate administrativ teritoriala tranzitata*	*Categorie functionala teren tranzitat*	*Numar cadastral*	*Proprietar*
		Drumul județean DJ553	*35315*	*CONSILIUL JUDETEAN DOLJ*
		Drumul județean DJ553	*35353*	*CONSILIUL JUDETEAN DOLJ*
4	***Ciupercenii Noi***	*Drumul județean DJ553*	*34490*	*CONSILIUL JUDETEAN DOLJ*
		Drum de exploatare DE1073	*30169*	*U.A.T. CIUPECENII NOI*
		Drum de exploatare DE1366	*43371*	*U.A.T. CIUPECENII NOI*
		Drum de exploatare DE1362	*43730*	*U.A.T. CIUPECENII NOI*
		Drum de exploatare DE1284 - Tr. 1	*43739*	*U.A.T. CIUPECENII NOI*
		Drumul de exploatare DE 1283	*44255*	*U.A.T. CIUPECENII NOI*
5	***Desa***	*Drum de exploatare DE1266/1*	*31823*	*U.A.T. DESA*
		Drum de exploatare DE1167/1	*31815*	*U.A.T. DESA*
		Drum de exploatare DE907/1	*31807*	*U.A.T. DESA*
		Drum de exploatare DE907	*31809*	*U.A.T. DESA*
		Drum de exploatare DE906	*31808*	*U.A.T. DESA*
		Drum de exploatare DE781	*31806*	*U.A.T. DESA*
		Drum de exploatare DE852	*31801*	*U.A.T. DESA*
		Drum de exploatare DE499	*31803*	*U.A.T. DESA*
		Drum de exploatare DE728	*31805*	*U.A.T. DESA*
		Drum de exploatare DE716	*31812*	*U.A.T. DESA*
		Drum de exploatare DE682	*31810*	*U.A.T. DESA*
6	***Poiana Mare***	*Drum de exploatare DE 2829*	*65243*	*U.A.T. POIANA MARE*
		Canal CC2	*65239*	*STATUL ROMAN / ANIF FILIALA TERITORIALA DE I.F. DOLJ*
		Drum de exploatare DE2829/1	*65637*	*U.A.T. POIANA MARE*
		Digul de apărare DUVALMU	*65636*	*STATUL ROMAN / ABA JIU*
7	***Piscu Vechi***	*Digul de apărare DUVALMU*	*34371*	*U.A.T. PISCU VECHI*
		Drum de exploatare DE1125	*34374*	*U.A.T. PISCU VECHI*
		Drum de exploatare DE898	*33851*	*U.A.T. PISCU VECHI*

Nr. crt.	*Unitate administrativ teritoriala tranzitata*	*Categorie functionala teren tranzitat*	*Numar cadastral*	*Proprietar*
		Drum de exploatare DE existent	*33806*	*U.A.T. PISCU VECHI*
		Drum de exploatare DE existent	*33808*	*U.A.T. PISCU VECHI*
		Drum de exploatare DE899	*33800*	*U.A.T. PISCU VECHI*
		Drum de exploatare DE899/4	*40810*	*U.A.T. PISCU VECHI*
		STRADA DUNARII	*30631*	*U.A.T. PISCU VECHI*
		STR. TRESTIOAREI Tronson 2	*40807*	*U.A.T. PISCU VECHI*
		STRADA DUNARII	*30633*	*U.A.T. PISCU VECHI*
		Strada Bejeniilor, Tronson 1	*30647*	*U.A.T. PISCU VECHI*
		STRADA DUNARII	*30637*	*U.A.T. PISCU VECHI*
		Drumul comunal DC55	*30139*	*U.A.T. PISCU VECHI*
		STRADA DUNARII	*30630*	*U.A.T. PISCU VECHI*
		STRADA NUCULUI	*30649*	*U.A.T. PISCU VECHI*
		Drumul comunal DC55	*30139*	*U.A.T. PISCU VECHI*
		STR. BLANARIEI Tronson 2	*30622*	*U.A.T. PISCU VECHI*
		STR. GEORGE COSBUC	*39133*	*U.A.T. PISCU VECHI*
8	***Ghidici***	*T65, P94/1*	*33515*	*U.A.T. GHIDICI*
		Drum de exploatare DE29	*33518*	*U.A.T. GHIDICI*
		Strada Salcâmului	*In curs de intabulare*	*U.A.T. GHIDICI*
		Drum de exploatare DE320	*33320*	*U.A.T. GHIDICI*
		Teren neîmprejmuit	*37833*	*U.A.T. GHIDICI*
		Drum de exploatare DE1017	*34571*	*U.A.T. GHIDICI*
		DIG APARARE GHIDICI-RAST-BISTRET	*34469*	*STATUL ROMAN*
		Dig apărare Ghidici - Rast - Bistreț	*In curs de intabulare*	*STATUL ROMAN / ABA JIU*
9	***Rast***	*Dig apărare Ghidici - Rast -*	*43825*	*STATUL ROMAN /*

Nr. crt.	*Unitate administrativ teritoriala tranzitata*	*Categorie functionala teren tranzitat*	*Numar cadastral*	*Proprietar*
		Bistreț		*ABA JIU*
		Drumul județean DJ561D	*37149*	*CONSILIUL JUDETEAN DOLJ*
		Dig apărare Ghidici - Rast - Bistreț	*41207*	*STATUL ROMAN / ABA JIU*
10	***Negoi***	*Dig apărare Ghidici - Rast - Bistreț*	*In curs de intabulare*	*STATUL ROMAN / ABA JIU*
11	***Catane***	*Dig apărare Ghidici - Rast - Bistreț*	*In curs de intabulare*	*STATUL ROMAN / ABA JIU*
		Dig apărare Ghidici - Rast - Bistreț - tronson 8	*34633*	*STATUL ROMAN / ABA JIU*
12	***Bistreț***	*Dig apărare Ghidici - Rast - Bistreț*	*47474*	*STATUL ROMAN / ABA JIU*
		Dig apărare Bistreț - Mălăieni	*47475*	*STATUL ROMAN / ABA JIU*
		Teren neîmprejmuit	*37981*	*STATUL ROMAN / ABA JIU*
		Dig apărare Bistreț - Mălăieni	*47476*	*STATUL ROMAN / ABA JIU*
		Drum	*37979*	*U.A.T. BISTRET*
		Teren neimprejmuit	*37951*	*U.A.T. BISTRET*
		Teren neimprejmuit / padure	*47361*	*STATUL ROMAN/ ROMSILVA*
		Dig apărare Bistreț - Mălăieni	*47476*	*STATUL ROMAN / ABA JIU*
13	***Cârna***	*Dig Malaieni – Nedeia tronson 1*	*36173*	*STATUL ROMAN / ABA JIU*
14	***Măceșu de Jos***	*Dig Malaieni - Nedeia tronson 2*	*37488*	*STATUL ROMAN / ABA JIU*
15	***Gighera***	*Dig apărare*	*In curs de intabulare*	*STATUL ROMAN / ABA JIU*
		DN 55A Tronson Km11+216 - Km21+047	*46543*	*STATUL ROMAN / C.N.A.I.R*
		DN55A Tronson Km11+078 - Km11+216	*45236*	*STATUL ROMAN / C.N.A.I.R*
		DN55A Tronson Km10+176 - Km11+078	*45235*	*STATUL ROMAN / C.N.A.I.R*
		Tarlaua 59,Parcela 330,331,333,334,336,337,338, 339,340,341,342, 343,344,345,346	*35358*	*U.A.T. GIGHERA*
		Dig Bechet-Listeava-	*45233*	*STATUL ROMAN /*

Nr. crt.	*Unitate administrativ teritoriala tranzitata*	*Categorie functionala teren tranzitat*	*Numar cadastral*	*Proprietar*
		Tronson 4		*ABA JIU*
		Drum exploatare	*36146*	*U.A.T. GIGHERA*
16	***Ostroveni***	*Drum de exploatare DE15*	*44140*	*U.A.T. OSTROVENI*
		Drum de exploatare DE629	*44139*	*U.A.T. OSTROVENI*
		Drum de exploatare DE632 Tr. 1	*44087*	*U.A.T. OSTROVENI*
		Drum de exploatare	*In curs de intabulare*	*U.A.T. OSTROVENI*
		Drumul National DN55A	*44222*	*STATUL ROMAN / C.N.A.I.R*
		Drumul National DN55A	*44210*	*STATUL ROMAN / C.N.A.I.R*
		Drumul National DN55A	*44211*	*STATUL ROMAN / C.N.A.I.R*
		Strada Victoriei	*44094*	*U.A.T. OSTROVENI*
		Strada Dunării	*44091*	*U.A.T. OSTROVENI*
		Str Mihai Eminescu	*44233*	*U.A.T. OSTROVENI*
		Strada Dealul Buneatei	*44084*	*U.A.T. OSTROVENI*
		Strada Cireșului	*44081*	*U.A.T. OSTROVENI*
		Strada Morii	*44106*	*U.A.T. OSTROVENI*
		Strada Grădinilor	*44090*	*U.A.T. OSTROVENI*
		Strada Bocului	*44086*	*U.A.T. OSTROVENI*
		Drum de exploatare 1045	*44085*	*U.A.T. OSTROVENI*
		Drum de exploatare 1161	*44135*	*U.A.T. OSTROVENI*
		Drum de exploatare 1021	*44144*	*U.A.T. OSTROVENI*
		T 140, P 1198	*30087*	*U.A.T. OSTROVENI*
17	***Bechet***	*Drum vicinal 336*	*38178*	*U.A.T. BECHET*
		Drum vicinal 363	*35883*	*U.A.T. BECHET*
		Strada Jiului	*35878*	*U.A.T. BECHET*
		Strada Nicolae Titulescu – tronson 1	*35689*	*U.A.T. BECHET*
		Strada MIHAIL KOGALNICEANU, Tronson 9	*35877*	*U.A.T. BECHET*
		Str. Tudor Arghezi - tronson 1	*35706*	*U.A.T. BECHET*
		Strada MIHAIL KOGALNICEANU, Tronson 8	*35876*	*U.A.T. BECHET*
		Strada Constantin Brâncoveanu - tronson 1	*35709*	*U.A.T. BECHET*
		Strada MIHAIL KOGALNICEANU, Tronson 7	*35875*	*U.A.T. BECHET*
		Strada VLAD TEPES, Tronson1	*35693*	*U.A.T. BECHET*
		Strada MIHAIL	*35867*	*U.A.T. BECHET*

Nr. crt.	*Unitate administrativ teritoriala tranzitata*	*Categorie functionala teren tranzitat*	*Numar cadastral*	*Proprietar*
		KOGALNICEANU, Tronson 6		
		DN55 Tronson Km64+420 - Km70+861	*37999*	*U.A.T. BECHET*
		Strada MIHAIL KOGALNICEANU, Tronson 5	*35866*	*U.A.T. BECHET*
		Strada General Dragalina, Tronson 1	*35678*	*U.A.T. BECHET*
		Strada MIHAIL KOGALNICEANU, Tronson 4	*35886*	*U.A.T. BECHET*
		Strada SANATATII, Tronson2	*35697*	*U.A.T. BECHET*
		Strada MIHAIL KOGALNICEANU, Tronson 3	*35884*	*U.A.T. BECHET*
		Strada Ion Averescu, Tronson 2	*35701*	*U.A.T. BECHET*
		Strada MIHAIL KOGALNICEANU, Tronson 2	*35868*	*U.A.T. BECHET*
		Strada ION BRATIANU, Tronson 2	*35688*	*U.A.T. BECHET*
		Strada ION ANTONESCU, Tronson 1	*35869*	*U.A.T. BECHET*
		Strada Vițu Popescu	*35880*	*U.A.T. BECHET*
		T55, De499	*32487*	*U.A.T. BECHET*
18	***Călărași***	*T 137, PPR 814*	*32592*	*STATUL ROMAN/ ROMSILVA*
		T 137, PPR 814	*32593*	*STATUL ROMAN/ ROMSILVA*
		T 137, DE 807	*32596*	*U.A.T. CĂLĂRAȘI*
		T 137, DE 811	*32630*	*U.A.T. CĂLĂRAȘI*
		T 137, DE 811	*32688*	*STATUL ROMAN/ ROMSILVA*
		Drum de exploatare DE 827	*32691*	*U.A.T. CĂLĂRAȘI*
		T 138, DE 832	*32740*	*U.A.T. CĂLĂRAȘI*
		PPR 845	*32828*	*STATUL ROMAN/ ROMSILVA*
		Drum de exploatare DE 841	*32829*	*U.A.T. CĂLĂRAȘI*
		T 139, DE 832	*32880*	*U.A.T. CĂLĂRAȘI*
		PPR 857	*32994*	*STATUL ROMAN/ ROMSILVA*
		Drum de exploatare DE 859	*32996*	*U.A.T. CĂLĂRAȘI*
		Drum de exploatare DE 884	*42509*	*U.A.T. CĂLĂRAȘI*
		Drum de exploatare DE 921	*42510*	*U.A.T. CĂLĂRAȘI*
		Drum de exploatare DE 944-Tr.1	*42517*	*U.A.T. CĂLĂRAȘI*

Nr. crt.	*Unitate administrativ teritoriala tranzitata*	*Categorie functionala teren tranzitat*	*Numar cadastral*	*Proprietar*
		Strada Stadionului	*30689*	*U.A.T. CĂLĂRAȘI*
		Drum de exploatare DE 944-Tr. 2	*42518*	*U.A.T. CĂLĂRAȘI*
		Drum de exploatare DE 1012	*42508*	*U.A.T. CĂLĂRAȘI*
19	***Dăbuleni***	*Drum de exploatare DE 2557*	*54033*	*U.A.T. DĂBULENI*
		Drum de exploatare DE 6587	*52393*	*U.A.T. DĂBULENI*
		Drum de exploatare DE 2474	*54004*	*U.A.T. DĂBULENI*
		Drum de exploatare DE 2472	*54018*	*U.A.T. DĂBULENI*
		Drum de exploatare DE 2446	*54010*	*U.A.T. DĂBULENI*
		Drum de exploatare DE 2444	*54024*	*U.A.T. DĂBULENI*
		Drum de exploatare DE 2616	*54015*	*U.A.T. DĂBULENI*
		Drum de exploatare DE 2634	*54007*	*U.A.T. DĂBULENI*
		Drum de exploatare DE 2636	*54000*	*U.A.T. DĂBULENI*
		Drum de exploatare DE 2658	*54008*	*U.A.T. DĂBULENI*
		Drum de exploatare DE 2659	*54011*	*U.A.T. DĂBULENI*
		Drum de exploatare DE 2383/1	*54005*	*U.A.T. DĂBULENI*

Nr. crt.	*Judet*	*Unitate administrativ teritoriala tranzitata*	*Categorie functionala teren tranzitat*	*Numar cadastral*	*Proprietar*
1	*Olt*	*Ianca*	*Drum de exploatare*	*56649*	*U.A.T. IANCA*
			Dig Potelu-Corabia XIV-1	*56593*	*STATUL ROMAN/ABA*
2		*Grojdibodu*	*Dig Potelu-Corabia XIV-1*	*57348*	*STATUL ROMAN/ABA*
3		*Gura Padinii*	*Dig Potelu-Corabia XIV-1*	*53455*	*STATUL ROMAN/ABA*
4		*Orlea*	*Dig Potelu-Corabia XIV-1*	*53816*	*STATUL ROMAN/ABA*
5		*Corabia*	*Dig Potelu-Corabia XIV-1*	*54932*	*STATUL ROMAN/ABA*
			Drum vicinal	*55411*	*U.A.T. CORABIA*
			DN 54A, KM 0+000-3+719	*54362*	*STATUL ROMAN/D.R.D.P. CRAIOVA*
			Strada DECEBAL	*55413*	*U.A.T. CORABIA*
			Strada FALEZEI	*55077*	*U.A.T. CORABIA*
			Teren proprietate UAT Corabia	*55081*	*U.A.T. CORABIA*
			Strada FALEZEI	*55077*	*U.A.T. CORABIA*
			Strada FALEZEI	*55079*	*U.A.T. CORABIA*

SITUATIA JURIDICA A TERENURILOR PROPUSE PENTRU AMENAJARE SPATII DE ODIHNA NECESARE TRASEULUI CICLOTURISTIC:

Nr. crt.	Amplasament
1	*Zona de odihna cu spatiu de dormit - Amplasata pe teren CF53678, pe raza U.A.T. BURILA MARE - Tronson 5.1 UAT Burila Mare - km 4+290,00*
2	*Zona de odihna cu spatiu de dormit - Amplasata pe teren CF53315, pe raza U.A.T. BURILA MARE - Tronson 5.2 UAT Burila Mare - km 0+695,00*
3	*Zona de odihna cu spatiu de dormit - Amplasata pe teren CF53308, pe raza U.A.T. BURILA MARE - Tronson 5.5 UAT Burila Mare - km 3+250,00*
4	*Zona de odihna cu spatiu de dormit - Amplasata pe teren CF55792, pe raza U.A.T. GOGOSU - Tronson 6.1 UAT Gogosu - km 3+550,00*
5	*Zona de odihna cu spatiu de dormit - Amplasata pe teren CF52122, pe raza U.A.T. PRISTOL - Tronson 8.2 UAT Pristol - km 6+110,00*
6	*Zona de odihna cu spatiu de dormit - Amplasata pe teren CF51952, pe raza U.A.T. GARLA MARE - Tronson 9.4 UAT Garla Mare - km 0+095,00*
7	*Zona de odihna cu spatiu de dormit - Amplasata pe teren CF50429, pe raza U.A.T. VRATA - Tronson 10 UAT Vrata - km 0+318,00*

Nr. crt.	Amplasament
1	*Zona de odihna cu spatiu de dormit - km aprox. 0+010,00 Amplasata pe teren CF38130, , pe raza UAT CETATE*
2	*Zona de odihna cu spatiu de dormit - km aprox. 6+990,00 Amplasata pe teren CF40786, pe raza UAT MAGLAVIT*
3	*Zona de odihna cu spatiu de dormit-km 0+620,00 Amplasata pe teren CF31761, in proximitatea localitatii CIUPERCENII NOI*
4	*Zona de odihna intermediara cu spatiu de dormit -km 2+730,00 Amplasata pe teren CF31809, pe raza UAT DESA*
5	*Zona de odihna cu spatiu de dormit-km 0+510,00 Amplasata pe terenuri CF65618 si 65619, in proximitate zona impadurita, pe raza UAT POIANA MARE*
6	*Zona de odihna cu spatiu de dormit-km 0+468,00 Amplasata pe teren CF38342, in proximitate stadion UAT PISCU VECHI*

Nr. crt.	Amplasament
7	*Zona de odihna cu spatiu de dormit-km 0+020,00 Amplasata pe teren CF43825, in proximitate Canton RAST(CF 43828)-pe raza UAT RAST*
8	*Zona de odihna cu spatiu de dormit-km 2+355,00 Amplasata pe teren CF34633, in proximitate Canton IANOS-pe raza UAT CATANE*
9	*Zona de odihna cu spatiu de dormit-km 1+040,00 Amplasata pe teren CF37488, in proximitate Canton STEJARUL-pe raza UAT MACESUL DE JOS*
10	*Zona de odihna cu spatiu de dormit-km 6+370,00 Amplasata pe teren proprietate ABA JIU, CF in curs de realizare,in proximitate Canton Nedea-pe raza UAT GHIGHERA*
11	*Zona de odihna cu spatiu de dormit-km 6+700,00 Amplasata pe teren CF 48738,pe raza U.A.T. DABULENI*

Nr. crt.	***Judet***	***Unitate administrativ teritoriala tranzitata***	***Categorie functionala teren tranzitat***	***Numar cadastral***	***Proprietar***
1	***Olt***	***Ianca***	***Drum de exploatare***	***56649***	***U.A.T. IANCA***
2	***Olt***	*Gura Padinii Corabia*	*Dig Potelu-Corabia XIV-1*	*53455 54932*	*STATUL ROMAN/ABA*
Nota: *Pe Terenurile numite anterior, se vor amenaja spatii de odihna, conform standard ECS, in proximitatea Cantoanelor/Statiilor de pompare ANIF, dar pe terenurile aferente Dig Potelu-Corabia XIV-1.*					
3	*Olt*	*Corabia*	*Terenuri propuse pentru amenajare spatii de odihna in proximitatea Sfarsitului de traseu proiectat EV6*	55893	*U.A.T. CORABIA*

SITUATIA JURIDICA A TERENURILOR PROPUSE PENTRU AMENAJARE CAMPINGURI NECESARE TRASEULUI CICLOTURISTIC:

Nr. crt.	Amplasament
1	*Zona de camping-km 5+735,00 Amplasata pe teren **CF 44204**, pe raza U.A.T. OSTROVENI*

2.5. Analiza cererii de bunuri si servicii, inclusiv prognoze pe termen mediu si lung privind evolutia cererii, in scopul justificarii necesitatii obiectivului de investitii

Proiectul își propune amenajarea traseului ,,Traseu EuroVelo 6 Mehedinți - Dolj - Olt", care constituie un segment din ruta cicloturistica de rang european Euro Velo 6 Atlantic -Marea Neagra, cu o lungime totala de aproximativ 4.700 de kilometri, avand ca puncte terminus localitatile Nantes (Franta) și Constanta (Romania) și traversand 10 state din spatiul european. Implementarea proiectului ,,Traseu EuroVelo 6 Mehedinti - Dolj - Olt" are potentialul de a contribui in mod semnificativ la creșterea atractivitatii turistice in cele trei judete, la promovarea intemationala și, in ansamblu, la dezvoltarea zonelor traversate de itinerar, cu importante beneficii pentru comunitatile locale, promovand in același timp transportul verde, durabil.

Proiectul ,,Traseu EuroVelo 6 Mehedinti - Dolj - Olt" propune construirea/amenajarea a 356,838 km de traseu cicloturistic din care pe judetul Mehedinti se vor amenaja 130,345,503 km de traseu cicloturistic.

Traseul este propus a se realiza pe terenuri aflate in domeniul public sau privat al UAT partenere și al statului.

2.5. Obiective preconizate a fi atinse prin realizarea investiției publice

Prin realizarea acestui proiect se vor atinge urmatoarele obiective:

- Reducerea riscului de accidente rezultat din utilizarea părții carosabile de către bicicliști, care după realizarea investiției vor avea trasee amenajate in acest sens cu grad ridicat de protecție;
- Îmbunătățirea gradului de confort/siguranță al bicicliștilor;
- Reducerea impactului asupra mediului;
- Încurajarea deplasărilor cu ajutorul bicicletelor;
- Crearea unei modalități de petrecere a timpului liber;
- Încurajarea participării la activități sportive (mersul cu bicicleta);
- Crearea unei alternative sigure și sănătoase de deplasare sau de petrecere a timpului liber;
- Asigurarea accesului bicicliștilor la obiectivele socio-culturale;

- Beneficii de mediu:
  - Îmbunătățirea calității mediului;
  - Reducerea noxelor eliminate în aer;
  - Reducerea zgomotelor provocate de autovehicule;
  - Crearea premiselor unei dezvoltări durabile prin protejarea zonelor pentru generațiile viitoare.

Intocmit,
ing. Anton Constantin

Verificat,
ing. Rasmerita Catalin

S.C. GEBES MPROJECT S.R.L
SAT PAUN, COMUNA BARNOVA, STRADA COLINA PAUNULUI, NR. 35E
C.U.I 33227191, J22/906/2014
TEL: 0747/853.390 E-mail: office.gebes@yahoo.com

3.IDENTIFICAREA, PROPUNEREA SI PREZENTAREA A MINIMUM DOUA SCENARII/ OPTIUNI TEHNICO-ECONOMICE PENTRU REALIZAREA OBIECTIVULUI DE INVESTITII

Stuctura rutiera judetul Mehedinti

- Tinand seama de recomandarile HG nr. 907/2016, privind prezentarea unor solutii alternative, propunem doua variante (scenarii) pentru realizarea traseului cicloturistic:

Structura rutiera	
Scenariul 1	**Scenariul 2**
Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant:	
• Strat din macadam ordinar: 10 cm; • Strat din balast bogat in argila mim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta - Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.	• Strat din macadam penetrat: 10 cm; • Strat din piatra sparta : 14 cm; Strat din balast : 12 cm; • Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.
Traseu cicloturistic amplasat pe strazi la nivel de balast:	
• Asternere balast in cantitate de maxim 300mc/km; • Scarificare si reprofilare platforma existenta; • Zestre din agregate existenta - Lucrari reglementate prin AND 554/2002.	• Asternere balast in cantitate de maxim 300mc/km; • Scarificare si reprofilare platforma existenta; • Zestre din agregate existenta - Lucrari reglementate prin AND 554/2002.
Traseu cicloturistic amplasat pe dig de protectie Dunare:	
• Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Decapare strat vegetal: 10 cm; • Completare cu umplutura de pamant - daca este cazul • Umplutura existenta dig de protectie.	• Strat din macadam penetrat: 10 cm; • Strat din piatra sparta : 14 cm; Strat din balast : 12 cm; • Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.
Traseu cicloturistic amplasat pe strazi la nivel de asfalt:	

Structura rutiera	
Scenariul 1	**Scenariul 2**
NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA	NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA
Traseu cicloturistic amplasat paralel cu ampriza drumului national :	
• strat de uzura din mixtura asfaltica tip BA 8 rul; 50/70: 4 cm; • strat de baza din beton de ciment C16/20: 10 cm; • strat de fundatie din balast: 10 cm.	• strat de uzura din mixtura asfaltica tip BA 8 rul; 50/70: 4 cm; • strat de baza din balast stabilizat cu lianti hidraulici: 15 cm; • strat de fundatie din balast: 10 cm.

Stuctura rutiera judetul Dolj

- Tinand seama de recomandarile HG nr. 907/2016, privind prezentarea unor solutii alternative, propunem doua variante (scenarii) pentru realizarea traseului cicloturistic:

Structura rutiera	
Scenariul 1	**Scenariul 2**
Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant:	
• Strat din macadam ordinar: 10 cm; • Strat din balast bogat in argila mim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta - Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam penetrat: 10 cm; • Strat din piatra sparta : 14 cm; Strat din balast : 12 cm; • Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.
Traseu cicloturistic amplasat pe strazi la nivel de balast:	
• Asternere balast in cantitate de maxim 300mc/km; • Scarificare si reprofilare platforma existenta; • Zestre din agregate existenta - Lucrari reglementate prin AND 554/2002.	• Asternere balast in cantitate de maxim 300mc/km; • Scarificare si reprofilare platforma existenta; • Zestre din agregate existenta - Lucrari reglementate prin AND 554/2002.
Traseu cicloturistic amplasat pe dig de protectie Dunare:	
• Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Decapare strat vegetal: 10 cm; • Completare cu umplutura de pamant - daca este cazul • Umplutura existenta dig de protectie.	• Strat din macadam penetrat: 10 cm; • Strat din piatra sparta : 14 cm; Strat din balast : 12 cm; • Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.

Structura rutiera	
Scenariul 1	**Scenariul 2**
Traseu cicloturistic amplasat pe strazi la nivel de asfalt:	
NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA	NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA
Traseu cicloturistic amplasat paralel cu ampriza drumului national :	
• strat de uzura din mixtura asfaltica tip BA 8 rul; 50/70: 4 cm; • strat de baza din beton de ciment C16/20: 10 cm; • strat de fundatie din balast: 10 cm.	• strat de uzura din mixtura asfaltica tip BA 8 rul; 50/70: 4 cm; • strat de baza din balast stabilizat cu lianti hidraulici: 15 cm; • strat de fundatie din balast: 10 cm.

Stuctura rutiera judetul Olt

- Tinand seama de recomandarile HG nr. 907/2016, privind prezentarea unor solutii alternative, propunem doua variante (scenarii) pentru realizarea traseului cicloturistic:

Structura rutiera	
Scenariul 1	**Scenariul 2**
Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant:	
• Strat din macadam ordinar: 10 cm; • Strat din balast bogat in argila mim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta - Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam penetrat: 10 cm; • Strat din piatra sparta : 14 cm; Strat din balast : 12 cm; • Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.
Traseu cicloturistic amplasat pe strazi la nivel de balast:	
• Asternere balast in cantitate de maxim 300mc/km; • Scarificare si reprofilare platforma existenta; • Zestre din agregate existenta - Lucrari reglementate prin AND 554/2002.	• Asternere balast in cantitate de maxim 300mc/km; • Scarificare si reprofilare platforma existenta; • Zestre din agregate existenta - Lucrari reglementate prin AND 554/2002.
Traseu cicloturistic amplasat pe dig de protectie Dunare:	
• Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Decapare strat vegetal: 10 cm; • Completare cu umplutura de pamant - daca este cazul • Umplutura existenta dig de protectie.	• Strat din macadam penetrat: 10 cm; • Strat din piatra sparta : 14 cm; Strat din balast : 12 cm; • Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.

Structura rutiera	
Scenariul 1	**Scenariul 2**
Traseu cicloturistic amplasat pe strazi la nivel de asfalt:	
NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA	NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA
Traseu cicloturistic amplasat pe zona UAT CORABIA TRONSON 5.3	
• strat de uzura din mixture asfaltica tip BA 8 rul 50/70: 4 cm; • Strat de baza din beton de ciment C16/20: 10 cm; • Strat de fundatie din ballast: 10 cm	• strat de uzura din mixture asfaltica tip BA 8 rul 50/70: 4 cm; • Strat de baza din beton de ciment C16/20: 10 cm; • Strat de fundatie din ballast: 10 cm

3.1. Particularitati ale amplasamentului

a) Descrierea amplasamentului

Se doreste realizarea unui traseu cicloturistic pe teritoriul administrativ al UAT Mehedinti, Dolj și Olt, respectiv propunerea de traseu Euro Velo 6, in vederea obtinerii certificarii conform Standardului European de Certificare (ECS), pe o lungime de 356,838 km.

Obiectivul investitiei este sprijinirea mobilitatii durabile prin dezvoltarea infrastructurii de trasee cicloturistice de-a lungul rutei Euro Velo 6 in judetele Mehedinti, Dolj și Olt, impulsionand astfel dezvoltarea economico-sociala a zonei, prin incurajarea turismului. Acest obiectiv de investitii urmareste gasirea unor solutii de mobilitate alternativa, nemotorizate, pentru un sistem de transport durabil, cu emisii scazute de CO2. Tronsoanele de trasee cicloturistice ce vor face obiectul acestui proiect vor contribui intr-o maniera integrata la stimularea transportului public nemotorizat.

Obiectivul de investitii propune construirea/ amenajarea a 356,838 km de traseu cicloturistic Pe raza Judetelor Mehedinti, Dolj si Olt. In ceea ce priveste traseul cicloturistic in judetul Mehedinti cu o lungime de 130,345, acesta are punctul de inceput Gara Municipiului Drobeta - Turnu - Severin (CF 64930) si are punctul de sfarsit traseu *limita dintre U.A.T. SALCIA JUDET MEHEDINTI – U.A.T. CETATE JUDET DOLJ (Sfarsit drum de exploatare cu CF51798 si inceput canal CN527/2 cf 38143).*

Traseul cicloturistic, de pe raza judetului Mehedinti strabate urmatoarele U.A.T. – uri:

Nr. Crt.	Denumire U.A.T.	Tronson	Lun-gime (km)	Amplasament Traseu cicloturistic
1	U.A.T. Drobeta-Turnu Severin	Tronson 1.1	3,927	Strazi Mun. Drobeta-Turnu Severin
		Tronson 1.2	1,908	Drum judetean DJ 607A
2	U.A.T. Simian	Tronson 2.1	0,720	Drum judetean DJ 607A
		Tronson 2.2	4,250	Drumuri comunale DC 23 si DC 21
		Tronson 2.3	0,313	Drum european E70
		Tronson 2.4	0,370	Strada Nationala
		Tronson 2.5	3,127	Drum national DN56A
3	U.A.T. Hinova	Tronson 3.1	4,805	Drum national DN56A
		Tronson 3.2	1,831	Strazi comuna Hinova
		Tronson 3.3	0,403	Drum national DN56A
		Tronson 3.4	6,199	Drum national DN56B
4	U.A.T. Devesel	Tronson 4.1	2,292	Drum national DN56B
		Tronson 4.2	3,308	Drum judetean DJ 565
5	U.A.T. Burila Mare	Tronson 5.1	9,153	Drum judetean DJ 565
		Tronson 5.2	1,540	Strazi comuna Burila Mare
		Tronson 5.3	6,075	Drum judetean DJ 565
		Tronson 5.4	4,462	Drum national DN56B
		Tronson 5.5	4,676	Drum comunal DC 109 si strazi comuna Burila Mare
		Tronson 5.6	3,109	Drum national DN56B
		Tronson 5.7	2,035	Drum judetean DJ 606
6	U.A.T. Gogosu	Tronson 6.1	5,093	Drum judetean DJ 606
		Tronson 6.2	4,281	Drum national DN56C
		Tronson 6.3	2,266	Drum judetean DJ 606G
		Tronson 6.4	2,554	Drumuri de exploatare
7	U.A.T. Gruia	Tronson 7.1	5,975	Drumuri de exploatare si strazi comuna Gruia
		Tronson 7.2	7,350	Drum national DN56C
8	U.A.T. Pristol	Tronson 8.1	0,900	Drum national DN56C
		Tronson 8.2	8,594	Drumuri de exploatare

Nr. Crt.	Denumire U.A.T.	Tronson	Lun-gime (km)	Amplasament Traseu cicloturistic
9	U.A.T. Garla Mare	Tronson 9.1	3,731	Drumuri de exploatare
		Tronson 9.2	1,699	Strazi comuna Garla Mare
		Tronson 9.3	0,104	Drum national DN56C
		Tronson 9.4	1,845	Strazi comuna Garla Mare
		Tronson 9.5	2,406	Drum national DN56C
10	U.A.T. Vrata	Tronson 10	4,626	Drum national DN56C
11	U.A.T. Salcia	Tronson 11.1	3,263	Drum national DN56C
		Tronson 11.2	10,795	Drumuri de exploatare
Lungime totala			130,345	

Suprafata de teren necesara implementarii lucrarilor propuse pe judetul Mehedinti este de 478,530,00 mp.

Traseul cicloturistic, de pe raza judetului Dolj, in lungime cumulata de 185,503 km strabate urmatoarele U.A.T. – uri si se prezinta si amplasamentul dupa cum urmeaza:

Nr. Crt.	Denumire U.A.T.	Tronson	Lun-gime (km)	Amplasament Traseu cicloturistic
1	U.A.T. Cetate	Tronson 1	10,823	Drumuri de exploatare
2	U.A.T. Maglavit	Tronson 2	9,076	Drumuri de exploatare
3	U.A.T. Calafat	Tronson 3.1	3,492	Drumuri de exploatare
		Tronson 3.2	5,283	Drumuri locale si DN56D
		Tronson 3.3	2,460	Drum national DN56D
		Tronson 3.4	3,095	Strazi mun. Calafat
		Tronson 3.5	8,903	Drum judetean DJ 553
4	U.A.T. Ciupercenii Noi	Tronson 4.1	4,150	Drum Judetean DJ 553
		Tronson 4.2	3,810	Drumuri de exploatare
		Tronson 4.3	1,308	Drumuri de exploatare
		Tronson 4.4	4,910	Drumuri de exploatare
5	U.A.T. Desa	Tronson 5	10,458	Drumuri de exploatare
6	U.A.T. Poiana Mare	Tronson 6.1	1,742	Drumuri de exploatare
		Tronson 6.2	3,696	Dig de protectie al Dunarii
7	U.A.T. Piscu Vechi	Tronson 7.1	0,532	Dig de protectie al Dunarii
		Tronson 7.2	5,027	Drumuri de exploatare
		Tronson 7.3	5,842	Drum comunal DC55
		Tronson 7.4	1,092	Strazi balastate / asfaltate

Nr. Crt.	Denumire U.A.T.	Tronson	Lun-gime (km)	Amplasament Traseu cicloturistic
8	U.A.T. Ghidici	Tronson 8.1	1,735	Drumuri de exploatare
		Tronson 8.2	1,182	Strazi balastate / asfaltate
		Tronson 8.3	2,442	Drumuri de exploatare
		Tronson 8.4	3,121	Dig de protectie al Dunarii
9	U.A.T. Rast	Tronson 9	8,697	Dig de protectie al Dunarii
10	U.A.T. Negoi	Tronson 10	3,377	Dig de protectie al Dunarii
11	U.A.T. Catane	Tronson 11	3,115	Dig de protectie al Dunarii
12	U.A.T. Bistret	Tronson 12	11,400	Dig de protectie al Dunarii si drum de exploatare
13	U.A.T. Carna	Tronson 13	7,893	Dig de protectie al Dunarii
14	U.A.T. Macesu de Jos	Tronson 14	2,283	Dig de protectie al Dunarii
15	U.A.T. Gighera	Tronson 15.1	17,407	Dig de protectie al Dunarii
		Tronson 15.2	0,634	Drum National DN55A
		Tronson 15.3	0,922	Dig de protectie al raului Jiu
		Tronson 15.4	0,325	Drum de exploatare
16	U.A.T. Ostroveni	Tronson 16.1	6,281	Drum de exploatare
		Tronson 16.2	1,422	Drum National DN55A
		Tronson 16.3	2,218	Strazi balastate / asfaltate
		Tronson 16.4	3,597	Drum de exploatare
		Tronson 16.5	1,105	Teren intravilan
17	U.A.T. Bechet	Tronson 17.1	1,057	Drumuri vicinale
		Tronson 17.2	4,394	Strazi balastate / asfaltate
		Tronson 17.3	1,035	Drum de exploatare
18	U.A.T. Calarasi	Tronson 18	7,412	Drumuri de exploatare
19	U.A.T. Dabuleni	Tronson 19	6,750	Drumuri de exploatare

Suprafata de teren necesara implementarii lucrarilor propuse pe judetul DOLJ este de 711.507,00 mp, dupa cum urmeaza:

OBIECT 2 – TRASEU CICLOTURISTIC AMPLASAT PE RAZA JUDETULUI DOLJ							
Nr. Crt.	**Traseu cicloturistic pe U.A.T.**	**Lung. (m)**	**Latime (m)**	**Zona de siguranta (m)**	**Latime sant/rigola (m)**	**Lucrari auxiliare (podete, poduri, alte suprafete) (mp)**	**Suprafata (mp)**
1	U.A.T. Cetate T1	10850	3	1			43400
2	U.A.T. Maglavit T2	9.076	3	1			36304

OBIECT 2 – TRASEU CICLOTURISTIC AMPLASAT PE RAZA JUDETULUI DOLJ							
3	U.A.T. Calafat T3.1	3729	3	1			16408
	U.A.T. Calafat T3.2	5278	3			15	17417
	U.A.T. Calafat T3.3	2548	8				20384
	U.A.T. Calafat T3.4	3070	8				24560
	U.A.T. Calafat T3.5	8903	3				29380
4	U.A.T. Ciupercenii Noi T4.1	4150	3				12450
	U.A.T. Ciupercenii Noi T4.2	2555	3	1			10220
		530	3	0,7	0,9		2438
		725	3	0,7	0,9		3335
	U.A.T. Ciupercenii Noi T4.3	1308	3	1			5232
	U.A.T. Ciupercenii Noi T4.4	4910	3				19640
5	U.A.T. Desa T5	10.458	3	1			41832
6	U.A.T. Poiana Mare T6.1	1.742	3	1			6968
	U.A.T. Poiana Mare T6.2	3.696	3	1			14784
7	U.A.T. Piscu Vechi T7.1	532	3	1			2128
	U.A.T. Piscu Vechi T7.2	5.027	3	1			20108
	U.A.T. Piscu Vechi T7.3	5.842	3				17526
	U.A.T. Piscu Vechi T7.4	315	4	0,7	0,9		1764
		665	3				1995
		112	4	1			560
8	U.A.T. Ghidici T8.1	1.641	3	1			6564
		94	3	0,7	0,9		432,4
	U.A.T. Ghidici T8.2	15	3	0,7	0,9		69
		1.167	3				3501
	U.A.T. Ghidici T8.3	2.355	4	0,7	0,9		13188
		87	3	1			348
	U.A.T. Ghidici T8.4	3.121	3	1			12484
9	U.A.T. Rast T9	8.697	3	1			34788
10	U.A.T. Negoi T10	3.377	3	1			13508
11	U.A.T. Catane T11	3.115	3	1			12460
12	U.A.T. Bistret T12	11.400	3	1			45608
13	U.A.T. Carna T13	7.893	3	1			31572

OBIECT 2 – TRASEU CICLOTURISTIC AMPLASAT PE RAZA JUDETULUI DOLJ							
14	U.A.T. Macesu de Jos T14	2.283	3	1			9132
15	U.A.T. Gighera T15.1	1.100	3	1			4400
		6.407	3	1			25628
	U.A.T. Gighera T15.2	13	3	1			52
		6	3,5	0,5		4	28
		32	7	1			256
		177	3				531
		138	3				414
		268	3				804
	U.A.T. Gighera T15.3	922	4				3688
	U.A.T. Gighera T15.4	325	3	1			1300
16	U.A.T. Ostroveni T16.1	5.997	3	1			23988
	U.A.T. Ostroveni T16.2	1.200	3				3600
		705	3	0,7	0,9		3243
		88	4	1			440
	U.A.T. Ostroveni T16.3	970	4	1			4850
		2.627	3	1			10508
	U.A.T. Ostroveni T16.4	1.105	3	0,7	0,9		5083
17	U.A.T. Bechet T17.1	1.057	3	1			4228
	U.A.T. Bechet T17.2	828	4	0,7	0,9		4636,8
		1.092	3				3276
		2.049	3				6147
		425	4	0,7	0,9		2380
	U.A.T. Bechet T17.3	1.035	3	1			4140
18	U.A.T. Calarasi T18	1.350	3	1			5400
		6.062	3	1,5			27279
19	U.A.T. Dabuleni T19	2.750	3	2			13750
		1.870	3	2			9350
		2.130	3	1			8520
20	Zone de odihna si campare	=					1100
SUPRAFATA TOTALA							**711507**

Traseul cicloturistic, de pe raza judetului Olt, in lungime cumulata de 40,99 km strabate urmatoarele U.A.T. – uri:

Nr. Crt.	Denumire U.A.T.	Lungime (km)	Amplasament Traseu cicloturistic
1	Tronson 1.1 - U.A.T. Ianca	9,243	Drum de exploatare
	Tronson 1.2 - U.A.T. Ianca	3,117	Dig de protectie al Dunarii
2	Tronson 2 - U.A.T.Grojdibodu	5,169	Dig de protectie al Dunarii
3	Tronson 3 - U.A.T. Gura Padinii	6,547	Dig de protectie al Dunarii
4	Tronson 4 - U.A.T. Orlea	6,547	Dig de protectie al Dunarii
5	Tronson 5.1 - U.A.T. Corabia	5,903	Dig de protectie al Dunarii
	Tronson 5.2 - U.A.T. Corabia	1,173	Drum de exploatare
	Tronson 5.3 - U.A.T. Corabia	0,412	Partea dreapta a amprizei DN 54A
	Tronson 5.4 - U.A.T. Corabia	2,166	Strada Decebal
	Tronson 5.5 - U.A.T. Corabia	0,713	Strada Falezei- Drum existent din beton

Suprafata de teren necesara implementarii lucrarilor propuse este de 174.415,00 mp, dupa cum urmeaza:

OBIECT 3 – TRASEU CICLOTURISTIC AMPLASAT PE RAZA JUDETULUI OLT							
Nr. Crt.	**U.A.T.**	**Lungime (m)**	**Latime (m)**	**Zona de siguranta (m)**	**Latime sant/rigola (m)**	**Lucrari auxiliare (podete, poduri, alte suprafete) (mp)**	**Suprafata (mp)**
1	Traseu cicloturistic tronson 1.1 - U.A.T. Ianca	9243	4	1			46215
	Traseu cicloturistic tronson 1.2 - U.A.T. Ianca	3117	3	1			12468
2	Traseu cicloturistic tronson 2 - U.A.T. Grojdibodu	5169	3	1			20676
3	Traseu cicloturistic tronson 3 -	6547	3	1			26188

	U.A.T. Gura Padinii						
4	Traseu cicloturistic tronson 4 - U.A.T. Orlea	6547	3	1			26188
5	Traseu cicloturistic tronson 5.1 - U.A.T. Corabia	5903	3	1			23612
	Traseu cicloturistic tronson 5.2 - U.A.T. Corabia	700	4	0,5	0,9		3780
		130	4	0,7	0,9		728
		343	3	0,5			1200,5
	Traseu cicloturistic tronson 5.3 - U.A.T. Corabia	412	2,2	0,7	0,9		1565,6
	Traseu cicloturistic tronson 5.4 - U.A.T. Corabia	1430	4	0,7	0,9		8008
		736	3	0,7	0,9		3385,6
	Traseu cicloturistic tronson 5.5 - U.A.T. Corabia	713	0	0	0		0
6	Zone de odihna	=					400
SUPRAFATA TOTALA							**174415**

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

Traseul cicloturistic de pe raza judetului Mehedinti are ca punct de inceput Gara Municipiului Drobeta - Turnu - Severin (CF 64930) si ca punct de sfarsit traseu *limita dintre U.A.T. SALCIA JUDET MEHEDINTI – U.A.T. CETATE JUDET DOLJ (Sfarsit drum de exploatare cu CF51798 si inceput canal CN527/2 cf 38143).*

Traseul traveraseaza urmatoarele U.A.T.-uri: Drobeta-Turnu Severin, Simian, Hinova, Devesel, Burila Mare, Gogosu, Gruia, Pristol, Garla Mare, Vrata si Salcia. Accesul biciclistilor la acest traseu se poate face prin reteaua de drumuri nationale, judetene, comunale, vicinale, de exploatare ce treverseaza unitatile administrative mai sus mentionate.

Traseul cicloturistic de pe raza judetului DOLJ are punctul de inceput la limita dintre U.A.T. SALCIA JUDET MEHEDINTI – U.A.T. CETATE JUDET DOLJ (Sfarsit drum de exploatare cu CF51798 si inceput canalt CN527/2 cf 38143) si are punctul de sfarsit traseu la limita U.A.T. DABULENI, JUDET DOLJ - U.A.T. IANCA, JUDET OLT (sfarsit drum de exploatare DE2383/1 cu CF 54005).

Traseul traveraseaza urmatoarele U.A.T.-uri: Cetate, Maglavit, Calafat, Ciupercenii Noi, Desa, Poiana Mare, Piscu Vechi, Ghidici, Rast, Negoi, Catane, Bistret, Carna, Macesu de Jos, Gighera, Ostroveni, Bechet, Calarasi si Dabuleni. Accesul biciclistilor la acest traseu se poate face prin reteaua de drumuri nationale, judetene, comunale, vicinale, de exploatare ce treverseaza unitatile administrative mai sus mentionate.

Traseul pe judetul Dolj se spuprapune cu amplasamentul drumului national DN56 in localitatea Basaribi si Calafat, DN56D oras Calafat, DN55A in zona localitatii Zaval si Ostroveni, se mai suprapune cu traseul drumului judetean DJ 553 de la Calafat traversand Ciupercenii Vechi si Ciupercenii Noi.

Traseul cicloturistic de pe raza judetului Olt acesta are punctul de inceput la limita dintre U.A.T. DABULENI-JUDET DOLJ - U.A.T. IANCA-JUDET OLT (inceput drum de exploatare cf 56649) si punctul de sfarsit traseu Portul din U.A.T. Corabia/ sfarsitul Strazii Falezei.

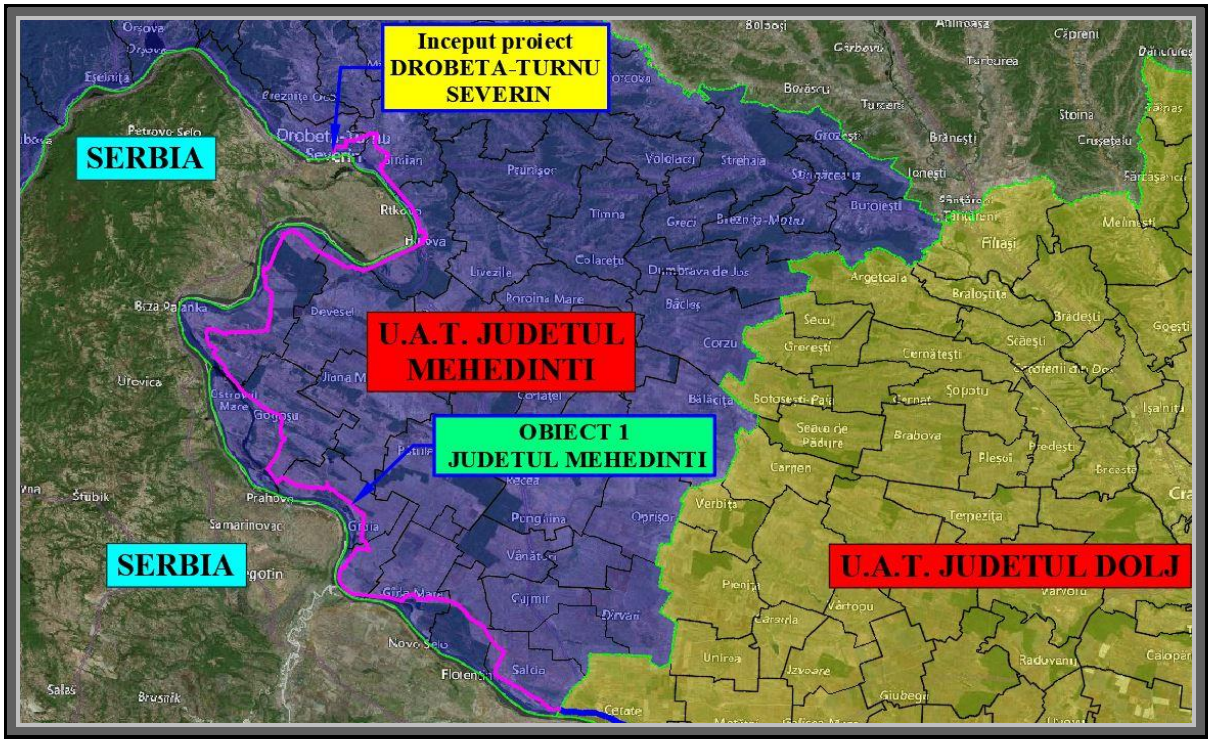
Traseul traveraseaza urmatoarele U.A.T.-uri Ianca, Grojdibodu, Gura Padinii, Orlea, Corabia, Garcov si Giuvarasti. Accesul biciclistilor la acest traseu se poate face prin reteaua de drumuri nationale, judetene, comunale, vicinale, de exploatare ce treverseaza unitatile administrative mai sus mentionate.

c.) Orientari propuse fata de punctele cardinale si fata de punctele de interes naturale sau construite

Obiectul 1 judetul Mehedinti

Lucrarea propusa in cadrul prezentei investii se desfasoara pe o lungime de 130,345 km traversand judetul Mehedinti in partea de sud a acestuia cu punct de inceput Gara Municipiului Drobeta - Turnu - Severin (CF 64930) si are punctul de sfarsit traseu *limita dintre U.A.T. SALCIA JUDET MEHEDINTI – U.A.T. CETATE JUDET DOLJ (Sfarsit drum de exploatare cu CF51798 si inceput canal CN527/2 cf 38143).*

In mare parte traseul urmareste cursul Dunarii si se suprapune cu reteaua de drumuri nationale, judetene, comunale, vicinale, de exploatare sau se desfasoara pe cornamentul digurilor Dunarii si taveresaza intravilanul localitatilor Drobeta-Turnu Severin, Simian, Hinova, Burila Mare, Gogosu, Gruia, Pristol, Garla Mare, Vrata si Salcia.



Incadrarea in judet a traseului cicloturistic

De-a lungul traseului desfasurat pe judetul Mehedinti vor fi amplasate zone de odihna conform urmatorului tabel.

Nr. crt.	Amplasament
1	*Zona de odihna cu spatiu de dormit - Amplasata pe teren CF53678, pe raza U.A.T. BURILA MARE - Tronson 5.1 UAT Burila Mare - km 4+290,00*
2	*Zona de odihna cu spatiu de dormit - Amplasata pe teren CF53315, pe raza U.A.T. BURILA MARE - Tronson 5.2 UAT Burila Mare - km 0+695,00*
3	*Zona de odihna cu spatiu de dormit - Amplasata pe teren CF53308, pe raza U.A.T. BURILA MARE - Tronson 5.5 UAT Burila Mare - km 3+250,00*
4	*Zona de odihna cu spatiu de dormit - Amplasata pe teren CF55792, pe raza U.A.T. GOGOSU - Tronson 6.1 UAT Gogosu - km 3+550,00*
5	*Zona de odihna cu spatiu de dormit - Amplasata pe teren CF52122, pe raza U.A.T. PRISTOL - Tronson 8.2 UAT Pristol - km 6+110,00*
6	*Zona de odihna cu spatiu de dormit - Amplasata pe teren CF51952, pe raza U.A.T. GARLA MARE - Tronson 9.4 UAT Garla Mare - km 0+095,00*
7	*Zona de odihna cu spatiu de dormit - Amplasata pe teren CF50429, pe raza U.A.T. VRATA - Tronson 10 UAT Vrata - km 0+318,00*

Obiectul 2 judetul Dolj

Lucrarea propusa in cadrul prezentei investii se desfasoara pe o lungime de aproximativ 185 km traversand judetul Dolj in partea de sud a acestuia cu punct de inceput limita UAT Salcia (jud. Mehedinti) si UAT Cetate (judetul Dolj) si se termina traseul la limita dintre UAT Dabuleni (jud. Dolj) si UAT Ianca (jud. Olt).

In mare parte traseul urmareste cursul Dunarii si se desfasoara pe cornamentul digurilor Dunarii si taveresaza intravilanul localitatilor Calafat, Ciupercenii Vechi, Ciupercenii Noi, Pisculet, Piscu Vechi, Ghidici, Ostroveni si Bechet.



De-a lungul traseului desfasurat pe judetul Dolj vor fi amplasate zone de odihna si o zona de campare conform urmatorului tabel.

Nr. crt.	Amplasament
	ZONA DE ODIHNA
1	*Zona de odihna cu spatiu de dormit - km aprox. 0+010,00 Amplasata pe teren CF38130, , pe raza UAT CETATE*
2	*Zona de odihna cu spatiu de dormit - km aprox. 6+990,00 Amplasata pe teren CF40786, pe raza UAT MAGLAVIT*
3	*Zona de odihna cu spatiu de dormit-km 0+620,00 TRONSON 4.2 Amplasata pe teren CF31761, in proximitatea localitatii CIUPERCENII NOI*
4	*Zona de odihna intermediara cu spatiu de dormit -km 2+730,00 Amplasata pe teren CF31809, pe raza UAT DESA*
5	*Zona de odihna cu spatiu de dormit-Tronson 6.2 km 0+510,00 Amplasata pe terenuri CF65618 si 65619, in proximitate zona impadurita, pe raza UAT POIANA MARE*
6	*Zona de odihna cu spatiu de dormit- Tronson 7.4 km 0+468,00 Amplasata pe teren CF38342, in proximitate stadion UAT PISCU VECHI*
7	*Zona de odihna cu spatiu de dormit-km 0+020,00 Amplasata pe teren CF43825, in proximitate Canton RAST(CF 43828)-pe raza UAT RAST*

8	*Zona de odihna cu spatiu de dormit-km 2+355,00 Amplasata pe teren CF34633, in proximitate Canton IANOS-pe raza UAT CATANE*
9	*Zona de odihna cu spatiu de dormit-km 1+040,00 Amplasata pe teren CF37488, in proximitate Canton STEJARUL-pe raza UAT MACESUL DE JOS*
10	*Zona de odihna cu spatiu de dormit-Tronson 15.1 km 6+370,00 Amplasata pe teren proprietate ABA JIU, CF in curs de realizare,in proximitate Canton Nedea-pe raza UAT GHIGHERA*
11	*Zona de odihna cu spatiu de dormit-km 6+700,00 Amplasata pe teren, CF 48738,pe raza U.A.T. DABULENI*
ZONA DE CAMPARE	
12	*Zona de camping-km 5+950,00 Amplasata pe teren **CF 44204**, pe raza U.A.T. OSTROVENI*

Obiectul 3 judetul Olt

Obiectivul de investitii propune construirea/ amenajarea a aproximativ 365 km de traseu cicloturistic Pe raza Judetelor Mehedinti; Dolj si Olt. In ceea ce priveste traseul cicloturistic in judetul Olt, acesta are punctul de inceput la limita dintre U.A.T. DABULENI-JUDET DOLJ - U.A.T. IANCA-JUDET OLT (inceput drum de exploatare cf 56649) si punctul de sfarsit traseu Portul din U.A.T. Corabia/ sfarsitul Strazii Falezei.

Nr. crt.	Amplasament	Pozitia kilometrica raportata la intreg traseul proiectat pe raza U.A.T. OLT
1	*Zona de odihna-km 9+230,00 Amplasata pe teren CF 56649, in proximitatea statiei de pompare IANCA-DABULENI*	Km 9+230
2	*Zona de odihna-km 2+850,00 Amplasata pe teren CF53455, in proximitatea statiei de pompare GURA PADINII*	Km 20+379
3	*Zona de odihna-km 1+840,00 Amplasata pe teren CF 54932, in proximitate Canton nr. 5 CORABIA*	Km 32+383
4	*Zona de odihna-km 0+660,00 Amplasata pe teren CF 55893, in proximitate Port turistic CORABIA*	Km 40+937

d.) Surse de poluare existente in zona

Autoritatea contractanta nu detine informatii privind existenta unor surse de poluare in zona studiata pentru realizarea traseului cicloturistic propus.

e.) Date climatice si particularitati de relief

Geologia si geomorfologia zonei

Judeţul Mehedinţi este situat în partea de sud-vest a României, pe malul stâng al Dunării la ieşirea acesteia din defileu.

Relieful judeţului format din munţi, podişuri şi câmpie, se înfăţişează sub forma unui amfiteatru dispus în trepte ce coboară dinspre nord-nord-vest spre sud-sud-est.

Cea mai înaltă treaptă, în nord-vest, este alcătuită din munţii Mehedinţi şi Cernei, treapta mijlocie cuprinde podişul Mehedinţi, dealurile Motrului şi câmpia înaltă a Bălăciţei, cea mai joasă treaptă, Câmpia Blahniţei este alcătuită în mare parte din terasele Dunării şi văile largi ale Drincei şi Blahniţei. Prezenţa unor depresiuni ca Baia de Aramă, Comăneşti – Halânga, a unor văi largi şi a depresiunii de tip subcarpatic a Topolniţei oferă condiţii de locuit şi circulaţie, inclusiv în zonele înalte ale judeţului.

Judeţul Dolj se află în partea de Sud-Sud Vest a României, în bazinul inferior al râului Jiu, pe stânga fluviului Dunărea, la graniţa cu Bulgaria, între 43°43′ şi 44°42′ latitudine nordică şi între 22°50′ şi 24°16′ longitudine estică, fiind mărginit de judeţele Mehedinţi (la Vest şi Nord Vest), Gorj (la Nord), Vâlcea (Nord Est) şi Olt (Est) şi de Bulgaria (la Sud), de care este separat prin apele fluviului Dunărea, pe o distanţă de 150 km.

Relief predominant de câmpie (43% din suprafaţa judeţului Dolj), aparţinând sectorului vestic al Câmpiei Române, reprezentat prin subunităţile sale (Câmpia Desnăţui (sau Câmpia Baileştilor), Câmpia Romanaţi şi extremitatea de Est a Câmpiei Blahniţei), care ocupă partea central-sudică a judeţului Dolj. Regiunea de câmpie, cunoscută şi sub numele de Câmpia Olteniei, este formată, în cea mai mare parte, din terasele fluviului Dunărea, exprimate în relief prin câmpuri netede, cu uşoară înclinare spre Sud. În partea de Nord Vest şi de Nord Est a judeţului Dolj se desfăşoară zone mai înalte, cu aspect colinar şi de platouri piemontane, care aparţin extremităţii sudice a Piemontului Getic, care se prelungeşte în această parte prin subunităţile sale – Piemontul Bălăciţei şi Dealurile Amaradiei – care ating valori altitudinale de 200–300 m. În extremitatea sudică a judeţului Dolj se extinde lunca fluviului Dunărea, cea mai joasă treaptă de relief (28–40 m altitudine), care este, de fapt, un întins şes aluvial, denivelat pe alocuri de şirurile de dune de nisip de la Maglavit, Ciupercenii Noi, Desa, Dăbuleni.

Judeţul Olt este situat în regiunile Oltenia (partea situată la vest de râul Olt, fostul județ Romanați) și Muntenia (partea situată la est de râul Olt), în sudul României. Reședința județului este municipiul Slatina.

Relieful este centrat pe valea inferioară a Oltului și teraselor sale și este format din câmpii și dealuri nu prea înalte. De la limita de nord a județului până în apropiere de Slatina se întâlnește zona de dealuri, aparținând Podișului Getic și care ocupă o treime din suprafața județului. La sud de Slatina până la Dunăre se desfășoară o parte a Câmpiei Române, cu următoarele subunități de câmpie: Câmpia Romanaților, Câmpia Boianului și Câmpia Burnazului. Altitudinea reliefului coboară în pantă lină de la Vitomirești, către Dunăre până la Corabia, ceea ce conferă o expoziție sudică însorită. Valea Dunării, orientată est-vest, domină malul românesc și

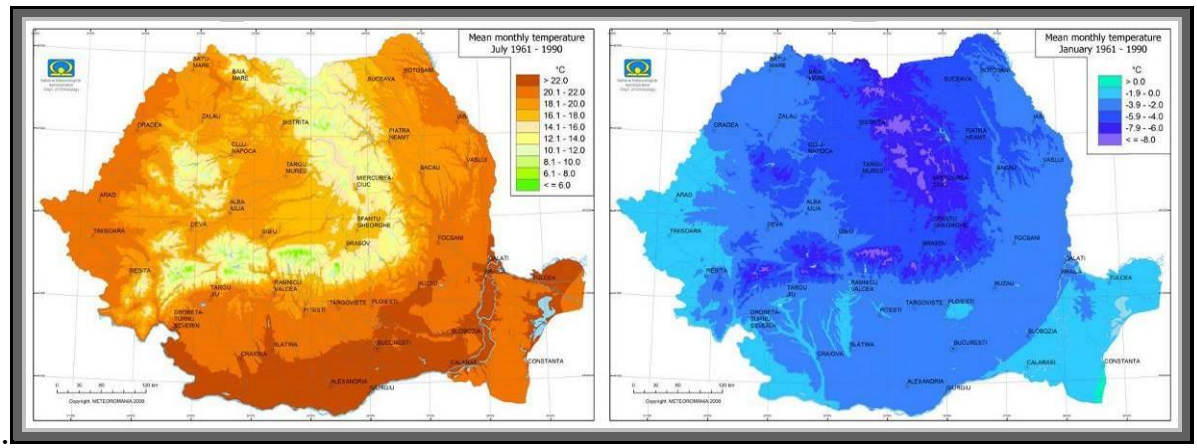
prezintă terase întinse. Valea Oltului reprezintă o adevărata axă a teritoriului județului. Terasele Oltului se remarcă prin întinderi mai mari pe partea dreaptă a văii, începând din nordul județului până la Dunăre și până la Drăgănești, pe partea stângă, unde sunt bine dezvoltate terasele înalte: Coteana 80–90 m și Slatina 50–60 m.

Clima

Județul Mehedinti aparţine zonei climatice temperat-continentale, cu influenţe mediteraneene în zona Cazanele şi a municipiului Drobeta Turnu Severin. Cel mai important curs de apă este fluviul Dunărea, care reprezintă hotarul natural al judeţului pe o lungime de 192 km.

Județul Dolj aparține zonei climatice temperate, cu influențe mediteraneene datorită poziției sud - vestice. Poziția și caracterul depresionar al terenului pe care îl ocupă, în apropiere de curbura lanțului muntos carpato-balcanic, determină, în ansamblu, o climă mai caldă decât în partea centrală și nordică a țării, cu o medie anuală de 10-11.5 °C.

Județul Olt aparține zonei climatice temperat-continentale, mai umedă în partea de nord și mai aridă în partea de sud. Punctul cel mai friguros este la Caracal datorită curenților reci din estul Câmpiei Române care își au punctul terminus în această zonă, iar punctul cel mai călduros este la Corabia.



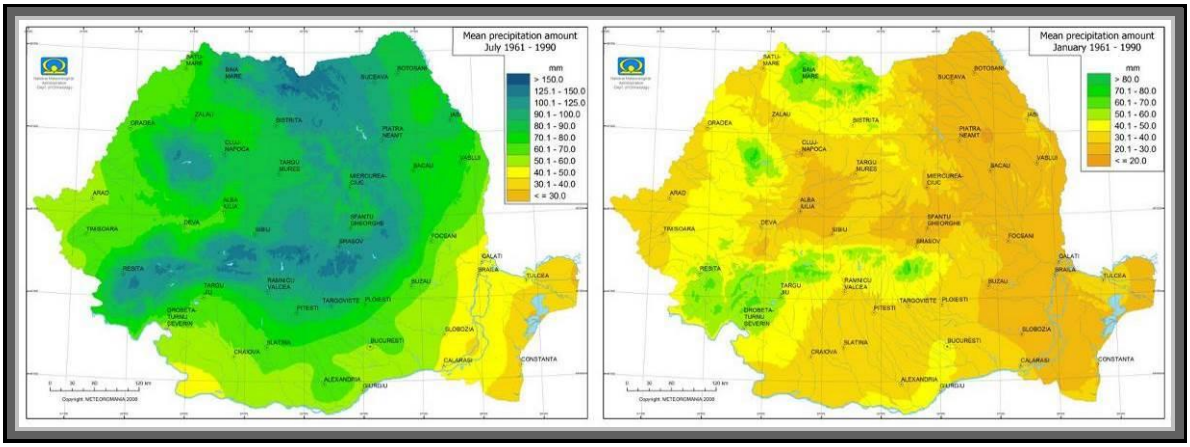
. *Harta intensitatii temperaturii a Romaniei.*

Precipitatiile

Județul Mehedinti - cantităţile medii anuale de precipitaţii însumează 500–600 mm în zona de câmpie, 800–950 mm în regiunile piemontane şi de podiş şi 1 200 mm pe înălţimile montane, cele mai mari valori înregistrându-se în lunile mai-iunie şi octombrie-noiembrie.

Județul Dolj - Cantităţile medii anuale de precipitaţii însumează 486 mm, în Sud (la Bechet) şi circa 600 mm, în Nord (la Brădeşti).

Județul Olt - cantităţile medii anuale de precipitaţii variază între 450 si 550 mm.



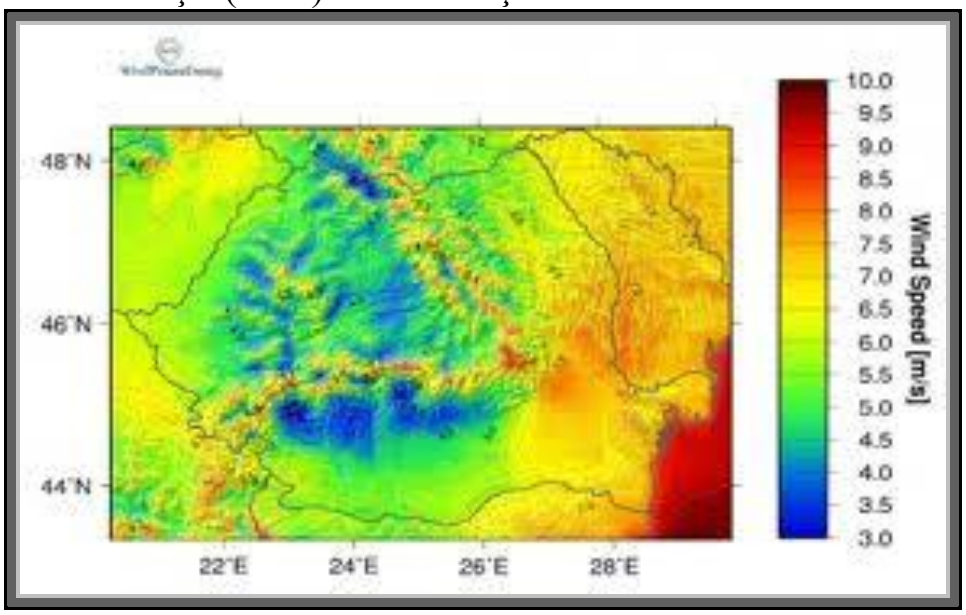
Harta precipitatiilor Romaniei.

Vanturile

Județul Mehedinti - regimul eolian se caracterizează prin vânturi predominante dinspre Vest (canalizate pe văile Dunării, Cernei ş.a.) şi Nord Vest, care bat cu o frecvenţă de 12–13%, cu viteze medii la 4,5–6,0 m/s.

Județul Dolj - Vânturile predominante bat cu o frecvenţă mai mare dinspre Est (24,6%) şi Vest (18,7%) în partea central-nordică a judeţului Dolj şi dinspre Sud Est (20,1%) şi Vest (14,1%) în jumătatea sudică a acestuia. Vitezele medii anuale ale vânturilor variază între 1,2 şi 4,3m/s.

Județul Olt - Masele de aer au o direcţie vest-est şi sunt prezente vânturile neregulate precum Crivăţul (iarna) sau Bălţăreţul.



Harta intensitatii vanturilor din Romania.

f.) Existenta unor:

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

JUDETUL MEHEDINTI

In localitatile partenere exista urmatoarele utilitati:

Retele de alimentare cu apa:

- Judetul Mehedinti: Svinița, Dubova, Eșelnita, Orșova, Drobeta-Tumu Severin, Șimian, Hinova, Devesel, Burila Mare, Gogoșu, Pristol, Gruia, Garla Mare, Vrata, Salcia

Retele de canalizare:

- Judetul Mehedinti: Orșova, Drobeta-Turnu Severin, Șimian, Hinova, Devesel, Burila Mare, Gogoșu, Pristol, Gruia, Garia Mare, Vrata, Salcia

Alimentare cu energie electrica:

- Judetul Mehedinti: Salcia, Vrata, Garia Mare, Pristol, Gruia, Gogoșu, Burila Mare, Devesel, Hinova, Șimian, Drobeta-Turnu Severin, Orșova, Eșelnita, Dubova, Svinita.

Retele de internet:

- Judetul Mehedinti: Salcia, Vrata, Garia Mare, Pristol, Gruia, Gogoșu, Burila Mare, Devesel, Hinova, Șimian, Drobeta-Turnu Severin, Orșova, Eșelnita, Dubova, Svinita

JUDETUL DOLJ

Retele de alimentare cu apa:

- Judetul Dolj: Calafat, Bechet, Dabuleni, Cetate, Ciupercenii Noi, Desa, Ghidici, Macesu de Jos, Bistret, Calarasi.

Retele de alimentare cu apa in curs de realizare:

- Judetul Dolj: Poiana Mare, Piscu Vechi, Negoi, Rast, Ostroveni.

Retele de canalizare:

- Judetul Dolj: Calafat, Bechet, Dabuleni, Cetate, Ciupercenii Noi, Desa, Ghidici, Macesu de Jos, Bistret, Calarasi.

Retele de canalizare in curs de realizare:

- Judetul Dolj: Poiana Mare, Piscu Vechi, Negoi, Ostroveni.

Alimentare cu energie electrica:

- Judetul Dolj: Calafat, Bechet, Dabuleni, Cetate, Ciupercenііі Noi, Desa, Ghidici, Macesu de Jos, Bistret, Calarasi, Poiana Mare, Maglavit, Piscu Vechi, Catane, Negoi, Rast, Ostroveni, Carna, Gighera.

Retele de internet:

- Judetul Dolj: Calafat, Bechet, Dabuleni, Cetate, Ciupercenii Noi, Desa, Ghidici, Macesu de Jos, Bistret, Calarasi, Poiana Mare, Maglavit, Piscu Vechi, Catane, Negoi, Rast, Ostroveni, Carna, Gighera

JUDETUL OLT

In localitatile partenere exista urmatoarele utilitati:

Retele de alimentare cu apa:

- Judetul Olt: Corabia, Ianca, Gura Padinii, Orlea

Retele de alimentare cu apa in curs de realizare:

- Judetul Olt: Garcov, Grojdibodu

Retele de canalizare:

- Judetul Olt: Corabia, Orlea, Ianca

Retele de canalizare in curs de realizare:

- Judetul Olt: Garcov, Grojdibodu, Gura Padinii

Alimentare cu energie electrica:

- Judetul Olt: Corabia, Ianca, Grojdibodu, Gura Padinii, Orlea, Garcov

Retele de internet:

- Judetul Olt: Corabia, Ianca, Grojdibodu, Gura Padinii, Orlea, Garcov

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

JUDETUL MEHEDINTI

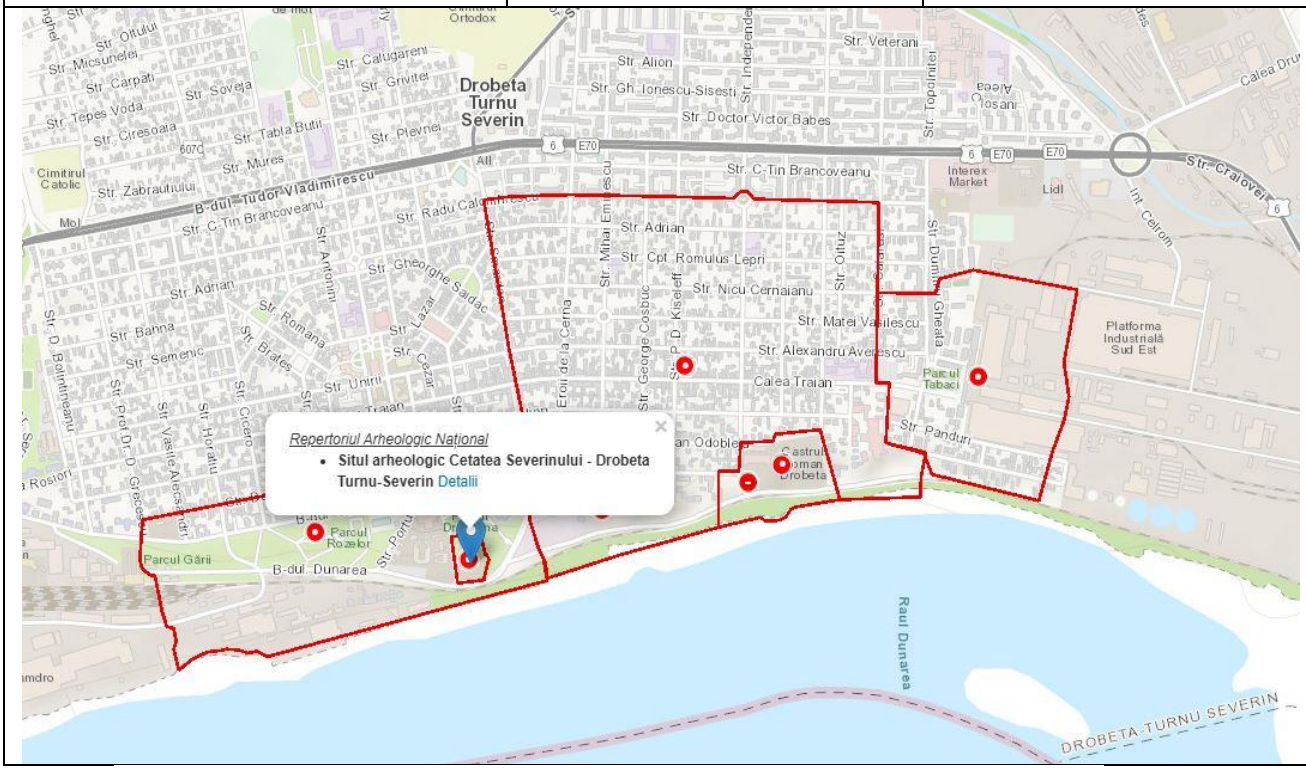
- La momentul elaborarii prezentei Teme de Proiectare/Caiet de Sarcini, Autoritatea contractanta detinea urmatoarele informatii referitoare la monumente istorice/de arhitectura sau situri arheologice aflate in zona imediat invecinata:

Denumire obiectiv cultural-turistic	Denumire UAT pe raza careia se afla	Județ
1.Castrul Drobeta	municipiul Drobeta-Turnu Severin	Mehedinti



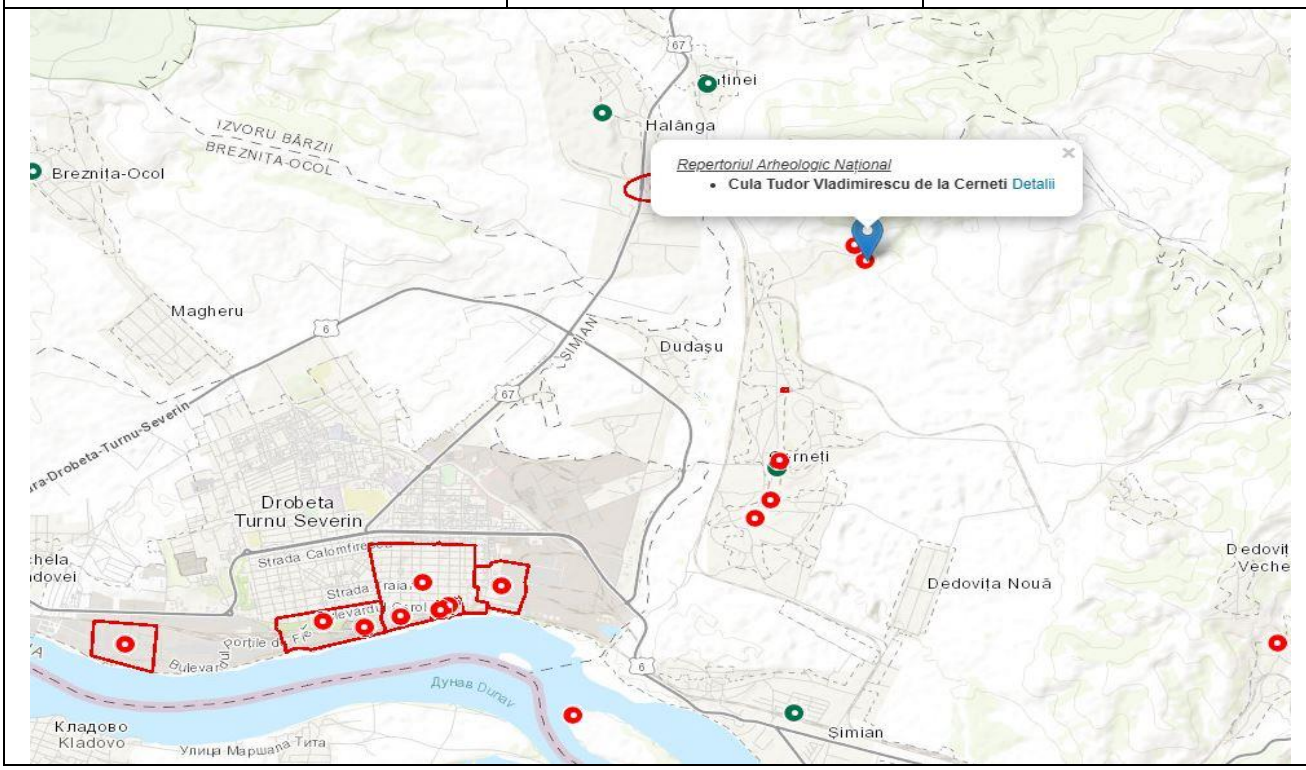
Situri arheologice pe amplasament sau în zona imediat învecinată

2.Cetatea Medievala a Severinului	municipiul Drobeta-Turnu Severin	Mehedinti



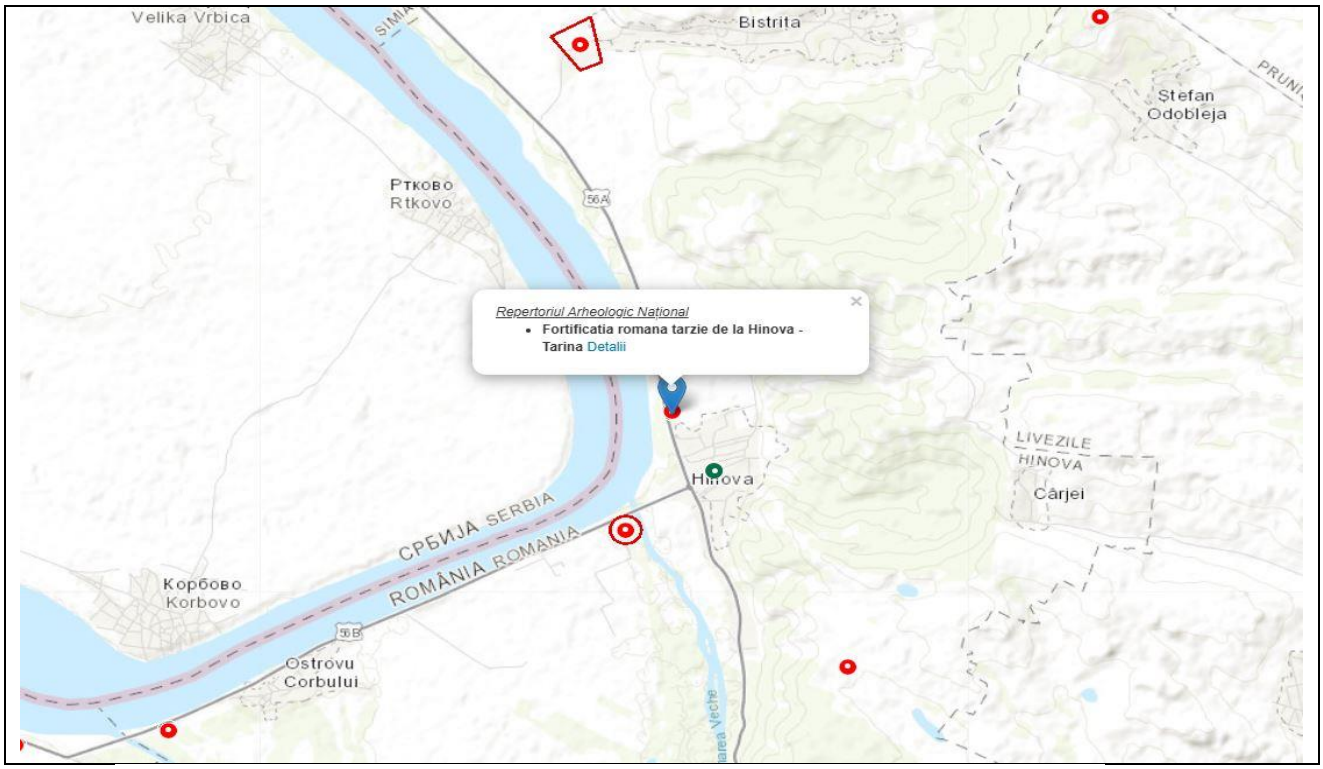
Situri arheologice pe amplasament sau în zona imediat învecinată

3.Cula Tudor Vladimirescu	comuna Șimian, sat Cemeti	Mehedinti

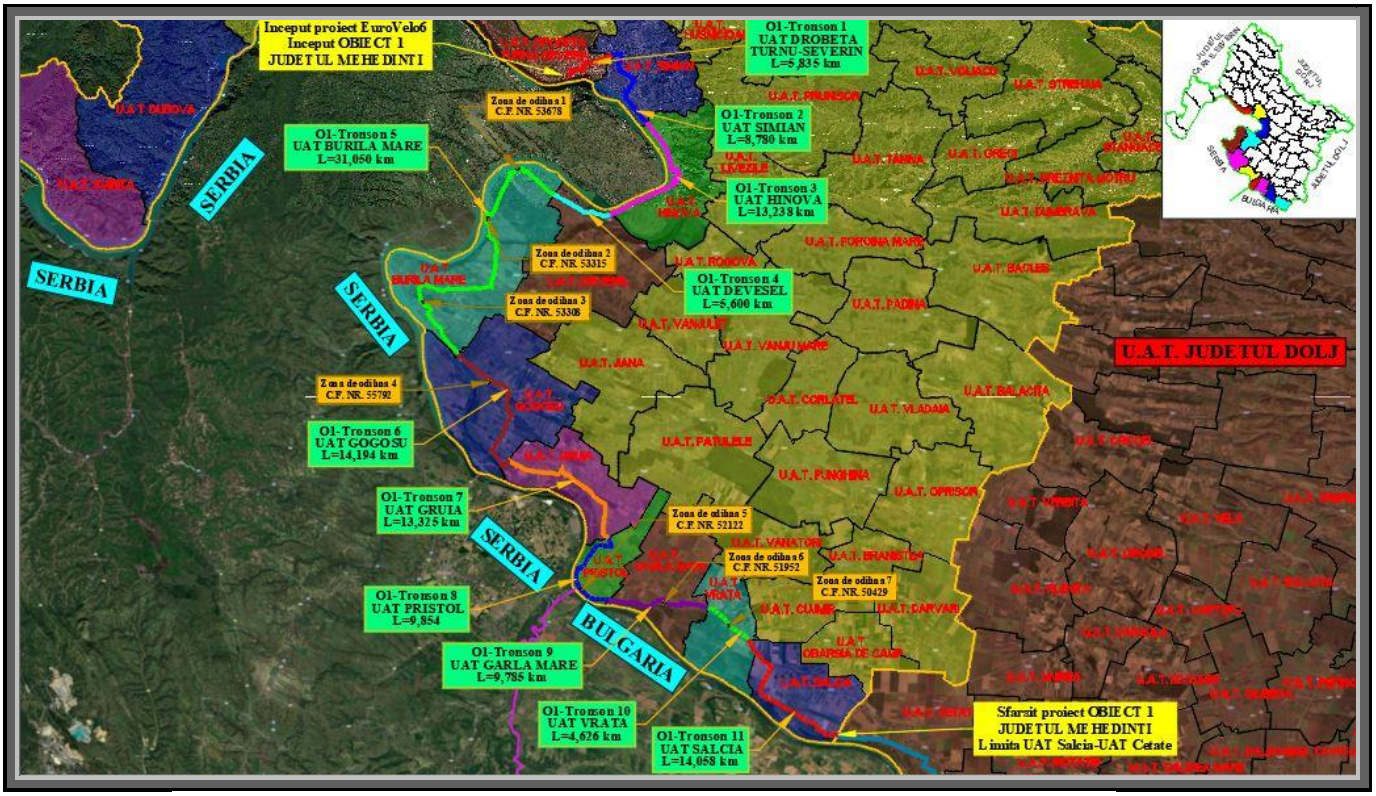


Situri arheologice pe amplasament sau în zona imediat învecinată

4.Castrul roman de la Hinova	comuna Hinova	Mehedinti



Situri arheologice pe amplasament sau în zona imediat învecinată

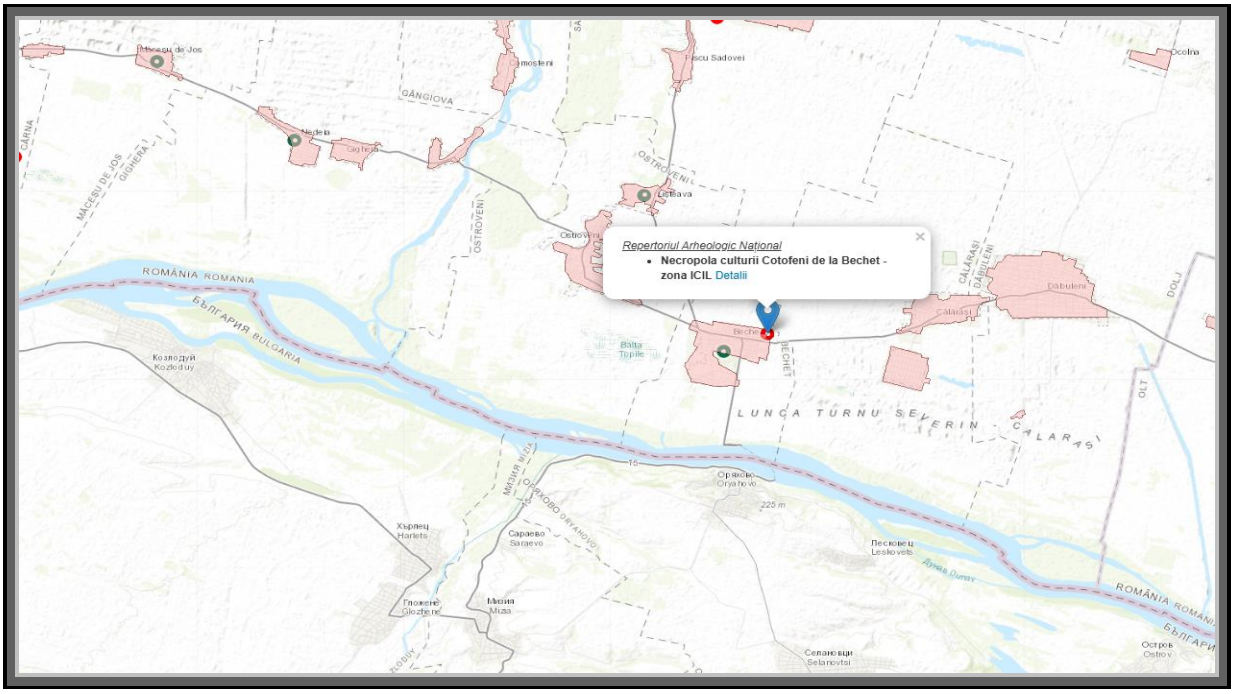


Incadrarea in judetul Mehedinti a traseului cicloturistic.

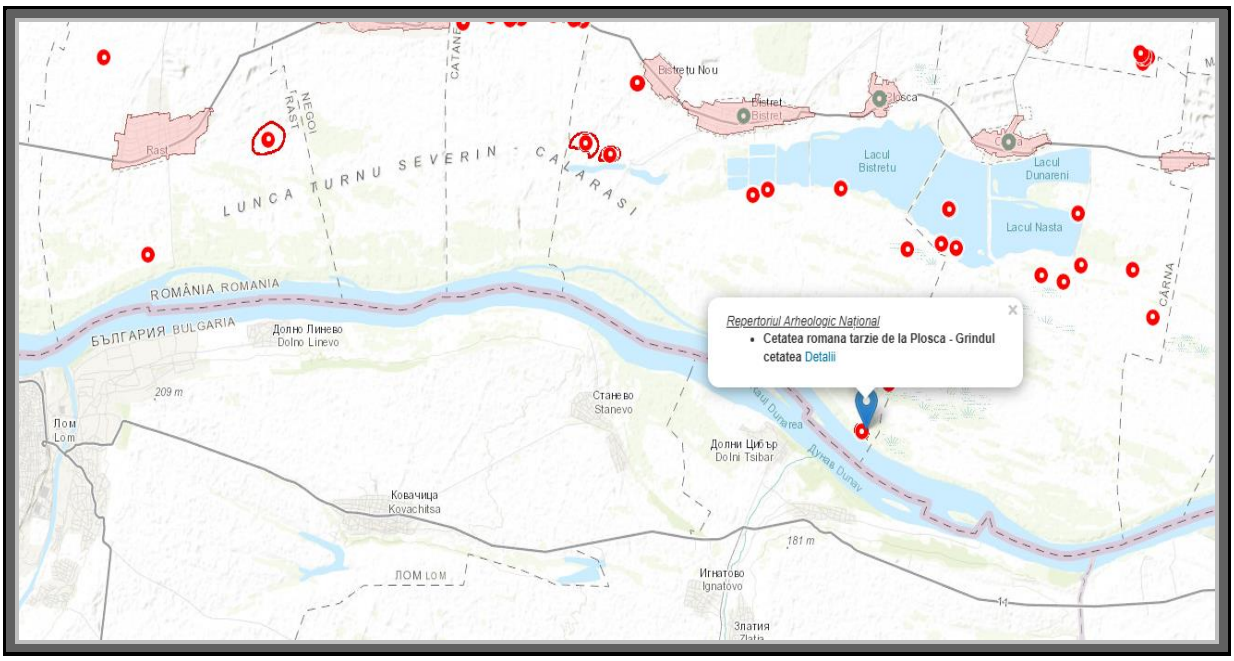
JUDETUL DOLJ

La momentul elaborarii prezentei elaborarii a documentatiei, Autoritatea contractanta detinea urmatoarele informatii referitoare la monumente istorice/de arhitectura sau situri arheologice aflate in zona imediat invecinata:

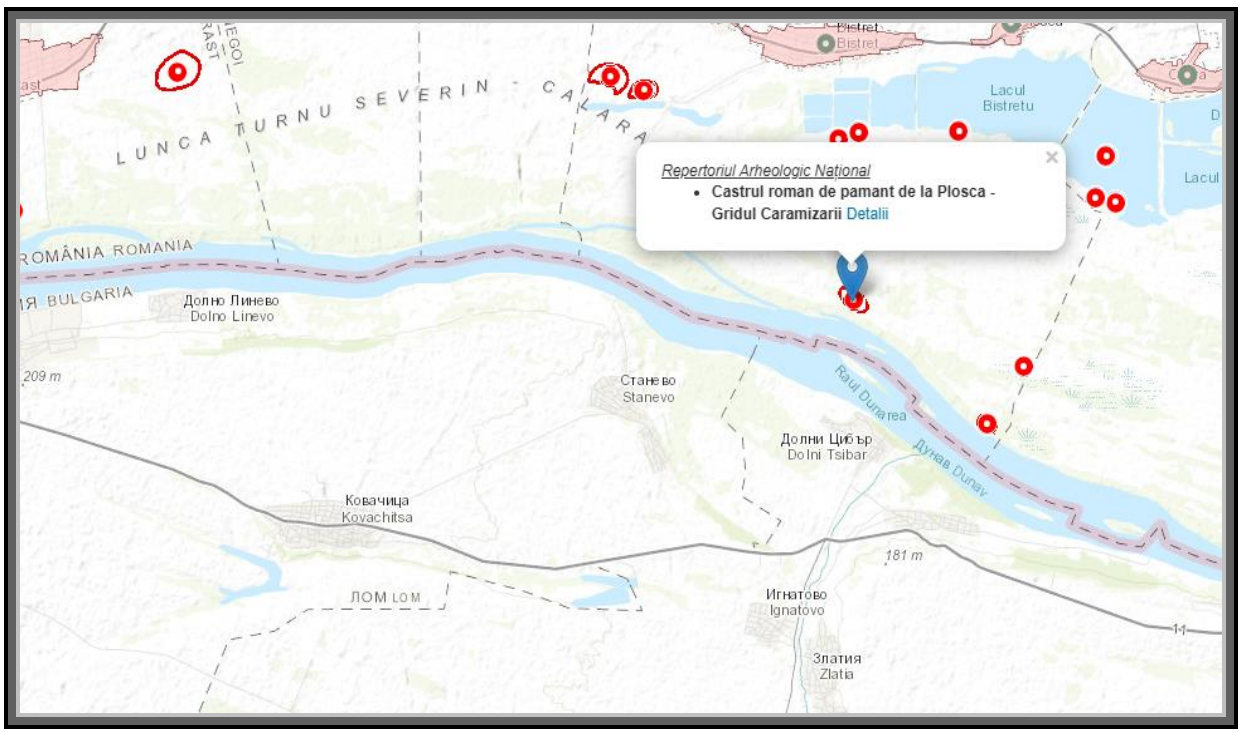
SITURI ARHEOLOGICE	LOCALITATE	JUD.
Necropola culturii Cotofeni de la Bechet - zona ICIL	orașul Bechet, localitate Bechet	Dolj
Cetatea romana tarzie de la Plosca - Grindul cetatea	UAT Bistreț, localitate Plosca	Dolj
Castrul roman de pamant de la Plosca - Gridul Caramizarii	UAT Bistreț, localitate Plosca	Dolj
Grindu Cetate – fort auxiliar	UAT Bistreț, localitate Bistreț	Dolj
Situl arheologic de la Rast - Grindul Tifarului	UAT Rast, localitate Rast	Dolj
Situl arheologic de la Desa - Balta Stoicai	UAT Desa, localitate Desa	Dolj
Tezaurul monetar roman de la Desa - Balta Stoicai	UAT Desa, localitate Desa	Dolj
Mormintele de incineraţie La Tène de la Desa - Balta Lungulița	UAT Desa, localitate Desa	Dolj
Aşezarea de epoca bronzului de la Desa - Balta Lungulița	UAT Desa, localitate Desa	Dolj
Desa – fort auxiliar	UAT Desa, localitate Desa	Dolj



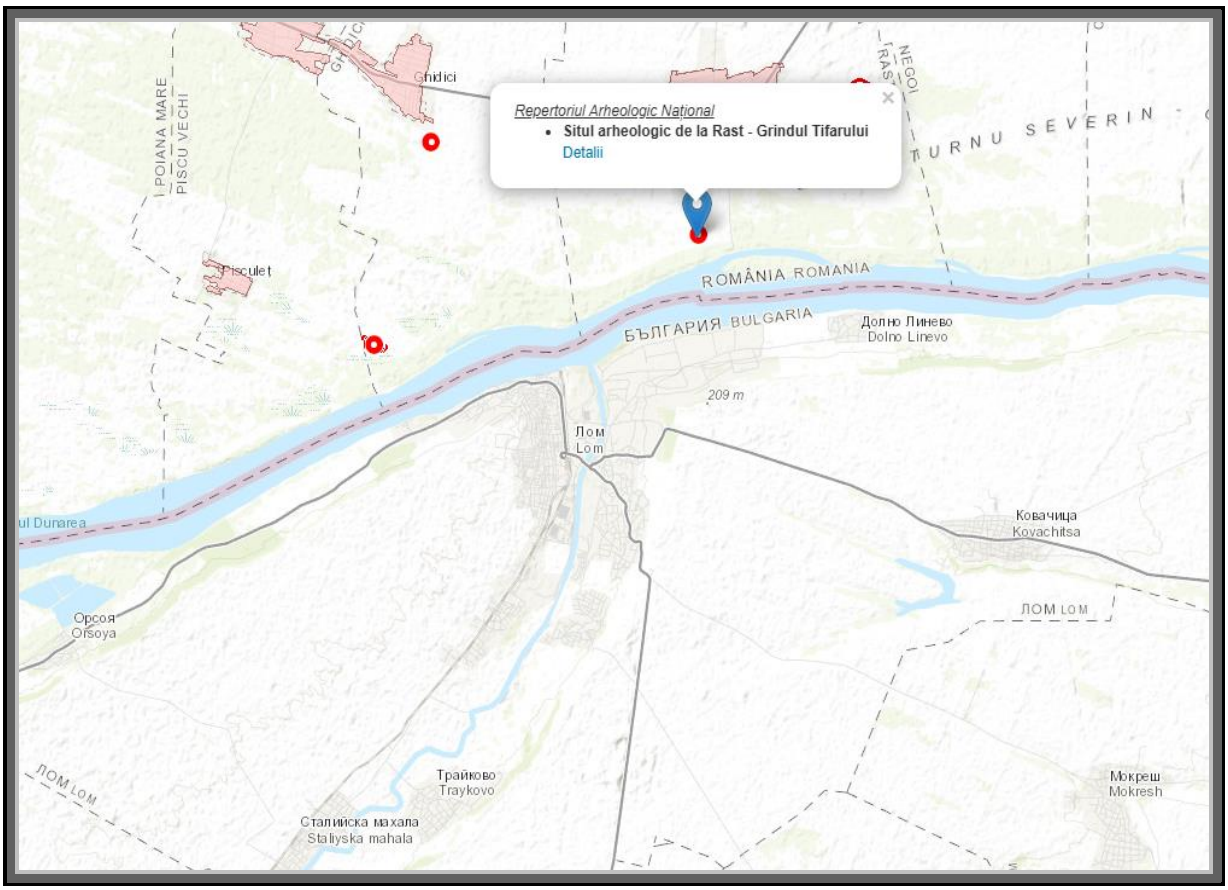
Incadrarea in judetul Dolj a traseului cicloturistic



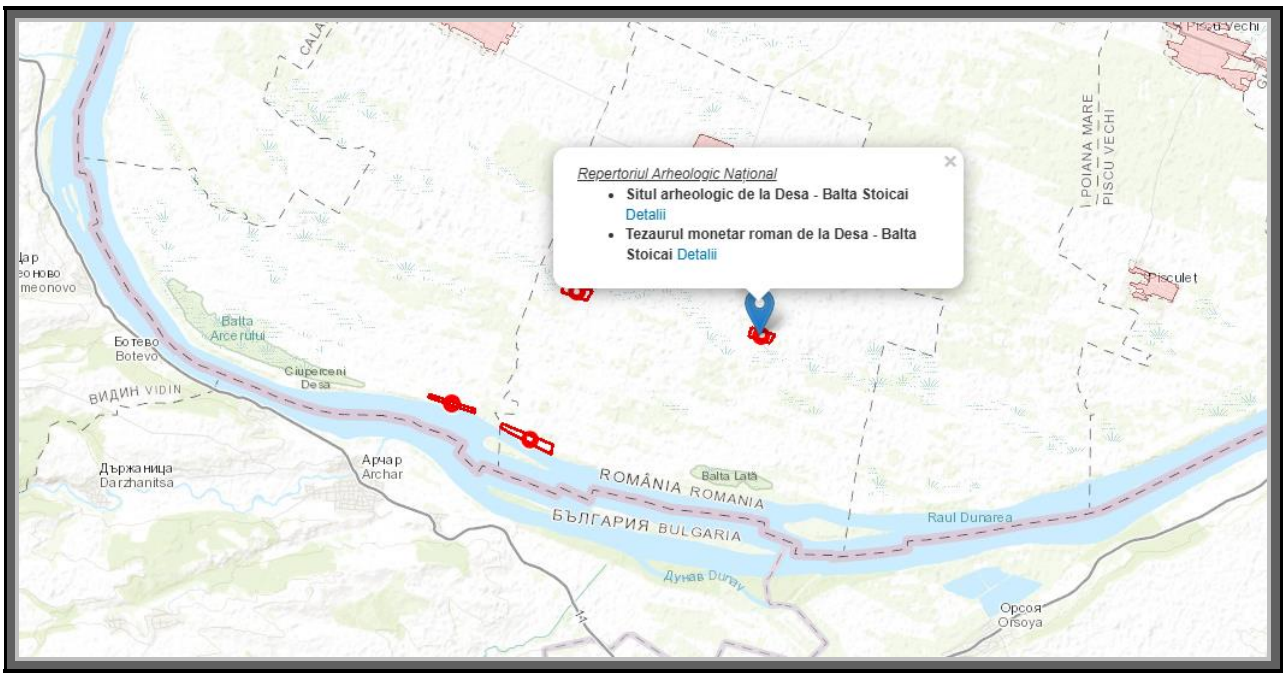
Incadrarea in judetul Dolj a traseului cicloturistic



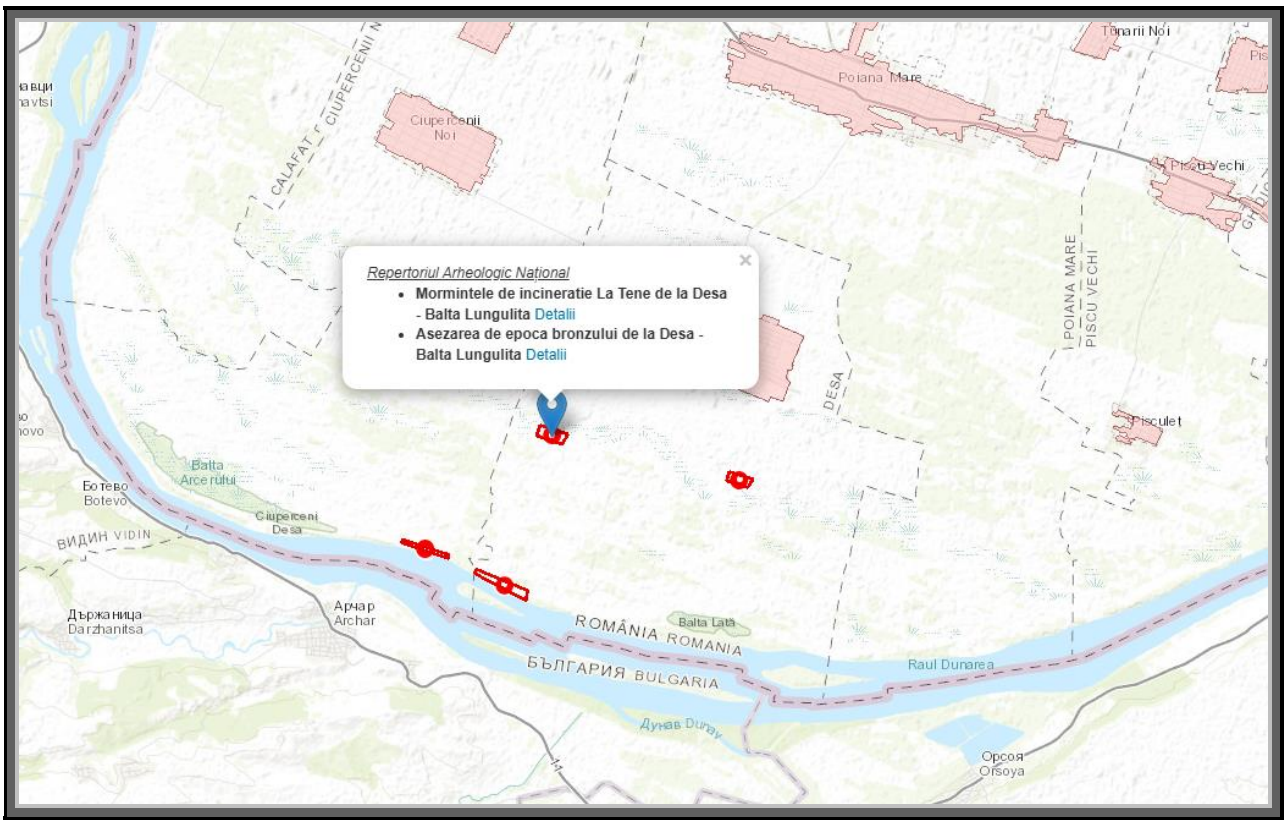
Incadrarea in judetul Dolj a traseului cicloturistic



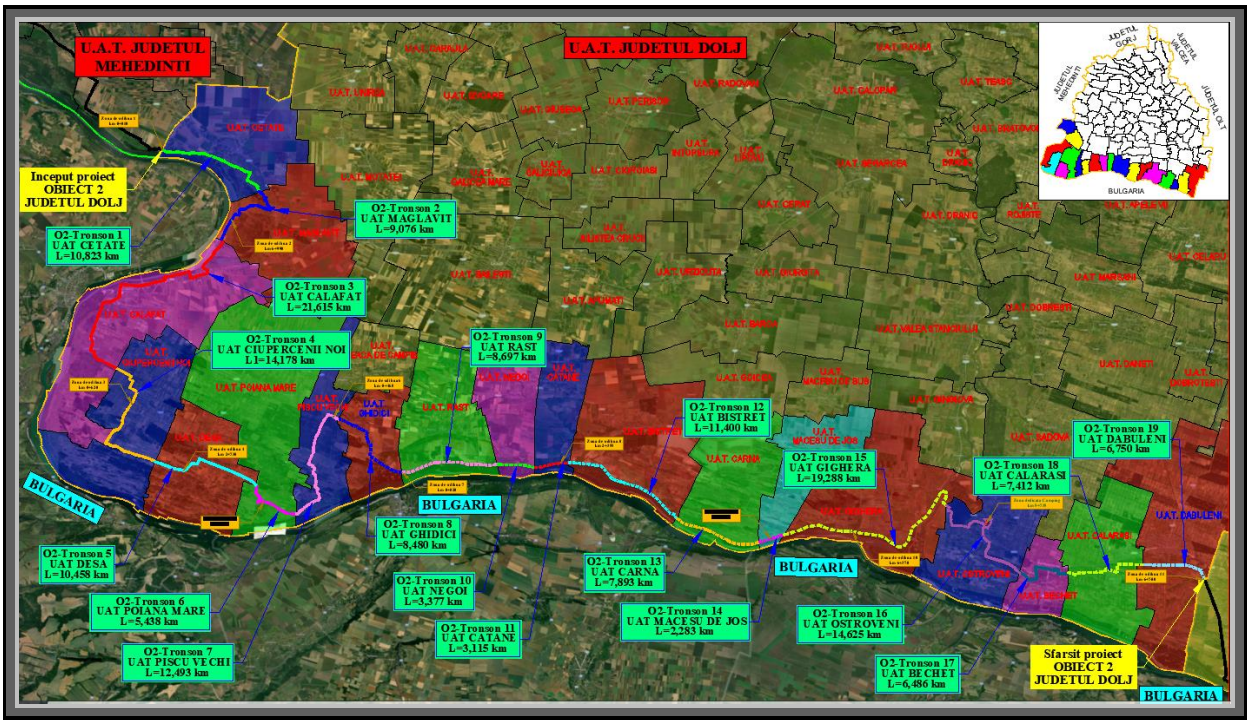
Incadrarea in judetul Dolj a traseului cicloturistic



Incadrarea in judetul Dolj a traseului cicloturistic



Incadrarea in judetul Dolj a traseului cicloturistic

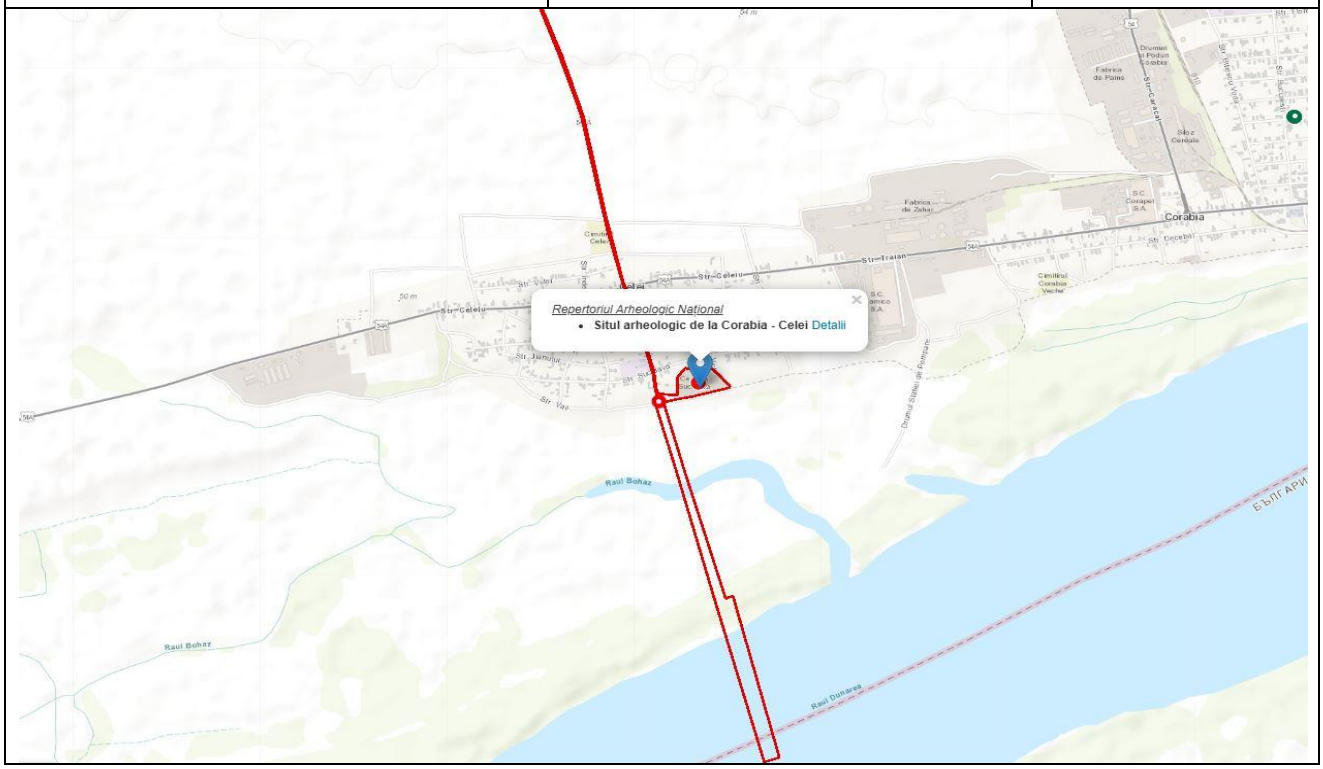


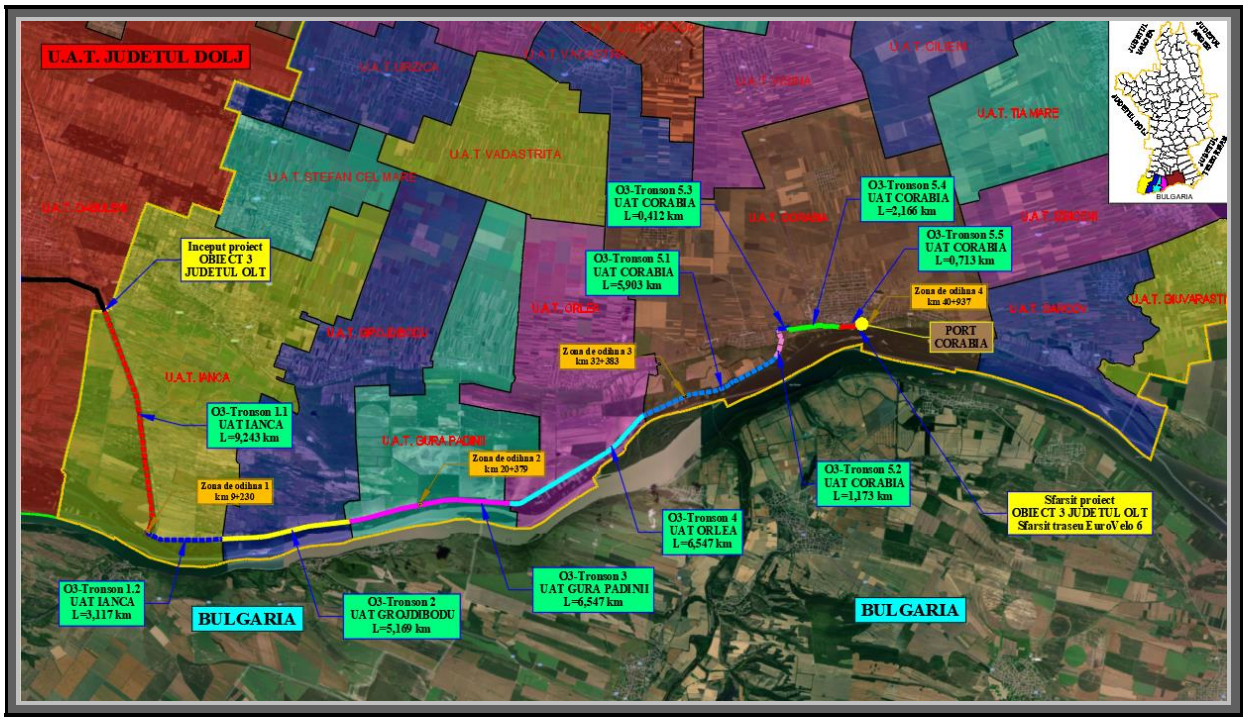
Incadrarea in judetul Dolj a traseului cicloturistic.

JUDETUL OLT

La momentul elaborarii prezentei Teme de Proiectare/Caiet de Sarcini, Autoritatea contractanta detinea urmatoarele informatii referitoare la monumente istorice/de arhitectura sau situri arheologice aflate in zona imediat invecinata:

Cetatea Romano-Bizantina Sucidava	orașul Corabia, cartier Celei	Olt





Incadrarea in judetul Olt a traseului cicloturistic.

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

Nu este cazul

g.) caracteristici geofizice ale terenului din amplasament - extras din studiul geotehnic elaborat conform normativelor în vigoare

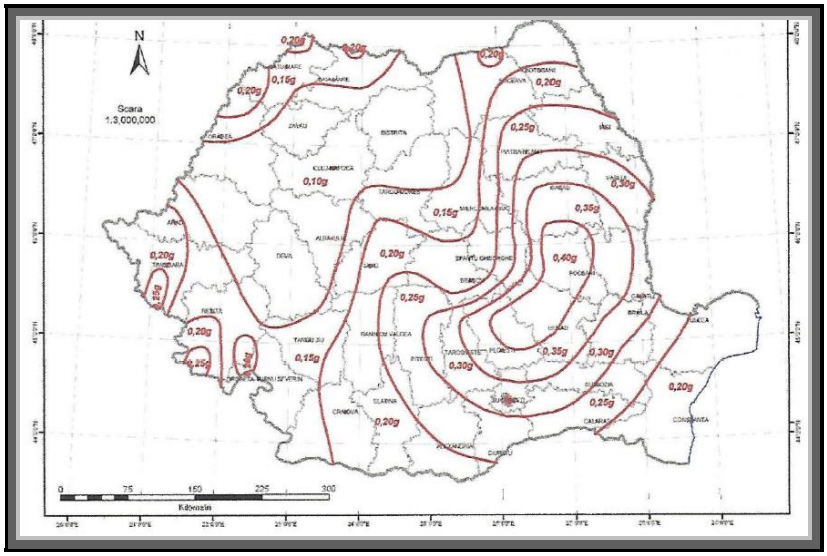
(i) date privind zonarea seismica

Intensitatea seismica a zonei amplasamentului echivalata pe baza parametrilor de calcul privind zonarea seismica a teritoriului Romaniei, este 7.1 pentru amplasamentul studiat.

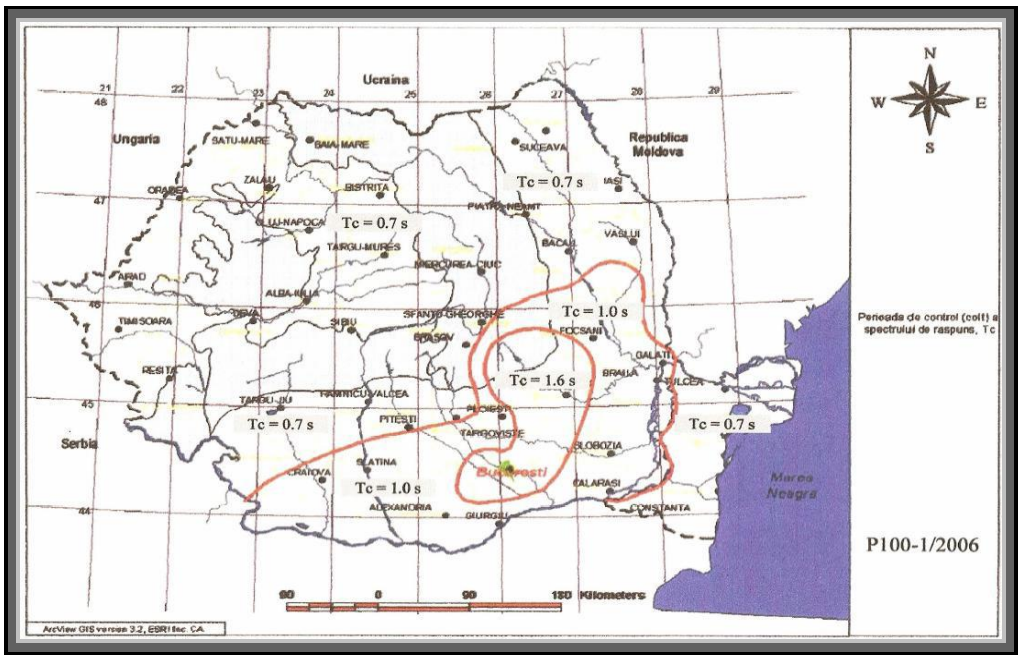
Județul Mehedinti - Conform COD DE PROIECTARE SEISMIC – P 100/1/2013, arealul se încadrează în zona de hazard seismic descris de valoarea de vârf a acceleraţiei orizontale a terenului ag = 0,15g (acceleraţia terenului pentru proiectare), determinată pentru intervalul mediu de recurenţă de referinţă (IMR) corespunzător stării limită ultime. Valoarea perioadei de control (colţ) a spectrului de răspuns este Tc = 0,70s.

Județul Dolj - Conform COD DE PROIECTARE SEISMIC – P 100/1/2013, arealul se încadrează în zona de hazard seismic descris de valoarea de vârf a acceleraţiei orizontale a terenului ag = 0,20g (acceleraţia terenului pentru proiectare), determinată pentru intervalul mediu de recurenţă de referinţă (IMR) corespunzător stării limită ultime. Valoarea perioadei de control (colţ) a spectrului de răspuns este Tc = 1,00s.

Județul Olt - Conform COD DE PROIECTARE SEISMIC – P 100/1/2013, arealul se încadrează în zona de hazard seismic descris de valoarea de vârf a acceleraţiei orizontale a terenului ag = 0,20g (acceleraţia terenului pentru proiectare), determinată pentru intervalul mediu de recurenţă de referinţă (IMR) corespunzător stării limită ultime. Valoarea perioadei de control (colţ) a spectrului de răspuns este Tc = 1,00s.



Zonarea valorii de varf a accelearatiei terenului pentru cutremure avand IMR = 100 ani.



Perioada de control (colt) a spectrului de raspuns T_c.

Adancimea maxima de inghet

JUDETUL MEHEDINTI

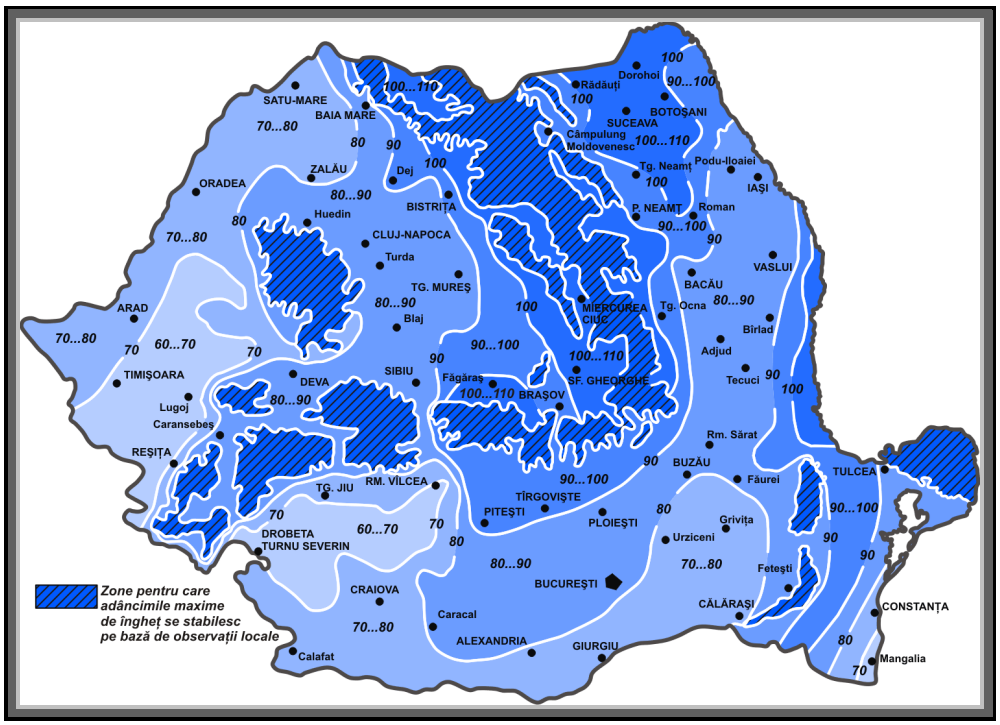
Adancimea de inghet in zona studiata, conform STAS-ului 6054/77 este de 0,70 - 0,80 m.

JUDETUL DOLJ

Adancimea de inghet in zona studiata, conform STAS-ului 6054/77 este de 0,70 - 0,80 m.

JUDETUL OLT

Adancimea de inghet in zona studiata, conform STAS-ului 6054/77 este de 0,70 - 0,80 m.



Zonarea dupa adancimea maxima de inghet.

(ii) date preliminare asupra naturii terenului de fundare, inclusiv presiunea conventionala si nivelul maxim al apelor freatice

Datele privind natura terenului de fundare se regasesc in cadrul Studiului geotehnic, parte integranta a prezentului proiect.

(iii) date geologice generale

Traseul cicloturistic și/sau pistele de biciclete propuse a fi realizate prin proiect se afla pe raza teritorial-administrativa a UAT partenere, de-a lungul unor drumuri nationale, judetene și comunale, strazi, poduri, drumuri vicinale, drumuri forestiere, poteci, diguri de protectie etc.

Imobilul propus pentru construire se afla in intravilanul sau extravilanul localitatilor mentionate, relieful fiind specific Campiei Romane și Podișului Getic.

Judeţul Mehedinţi este situat în partea de sud-vest a României, pe malul stâng al Dunării la ieşirea acesteia din defileu.

Relieful judeţului format din munţi, podişuri şi câmpie, se înfăţişează sub forma unui amfiteatru dispus în trepte ce coboară dinspre nord-nord-vest spre sud-sud-est.

Cea mai înaltă treaptă, în nord-vest, este alcătuită din munţii Mehedinţi şi Cernei, treapta mijlocie cuprinde podişul Mehedinţi, dealurile Motrului şi câmpia înaltă a Bălăciţei, cea mai joasă treaptă, Câmpia Blahniţei este alcătuită în mare parte din terasele Dunării şi văile largi ale Drincei şi Blahniţei. Prezenţa unor depresiuni ca Baia de Aramă, Comăneşti – Halânga, a unor văi largi şi a depresiunii de tip subcarpatic a Topolniţei oferă condiţii de locuit şi circulaţie, inclusiv în zonele înalte ale judeţului.

Judeţul Dolj se află în partea de Sud-Sud Vest a României, în bazinul inferior al râului Jiu, pe stânga fluviului Dunărea, la graniţa cu Bulgaria, între 43°43′ şi 44°42′ latitudine nordică şi între 22°50′ şi 24°16′ longitudine estică, fiind mărginit de judeţele Mehedinţi (la Vest şi Nord Vest), Gorj (la Nord), Vâlcea (Nord Est) şi Olt (Est) şi de Bulgaria (la Sud), de care este separat prin apele fluviului Dunărea, pe o distanţă de 150 km.

Relief predominant de câmpie (43% din suprafaţa judeţului Dolj), aparţinând sectorului vestic al Câmpiei Române, reprezentat prin subunităţile sale (Câmpia Desnăţui (sau Câmpia Baileştilor), Câmpia Romanaţi şi extremitatea de Est a Câmpiei Blahniţei), care ocupă partea central-sudică a judeţului Dolj. Regiunea de câmpie, cunoscută şi sub numele de Câmpia Olteniei, este formată, în cea mai mare parte, din terasele fluviului Dunărea, exprimate în relief prin câmpuri netede, cu uşoară înclinare spre Sud. În partea de Nord Vest şi de Nord Est a judeţului Dolj se desfăşoară zone mai înalte, cu aspect colinar şi de platouri piemontane, care aparţin extremităţii sudice a Piemontului Getic, care se prelungeşte în această parte prin

subunităţile sale – Piemontul Bălăciţei şi Dealurile Amaradiei – care ating valori altitudinale de 200–300 m. În extremitatea sudică a judeţului Dolj se extinde lunca fluviului Dunărea, cea mai joasă treaptă de relief (28–40 m altitudine), care este, de fapt, un întins şes aluvial, denivelat pe alocuri de şirurile de dune de nisip de la Maglavit, Ciupercenii Noi, Desa, Dăbuleni.

Judeţul Olt este situat în regiunile Oltenia (partea situată la vest de râul Olt, fostul județ Romanați) și Muntenia (partea situată la est de râul Olt), în sudul României. Reședința județului este municipiul Slatina.

Relieful este centrat pe valea inferioară a Oltului și teraselor sale și este format din câmpii și dealuri nu prea înalte. De la limita de nord a județului până în apropiere de Slatina se întâlnește zona de dealuri, aparținând Podișului Getic și care ocupă o treime din suprafața județului. La sud de Slatina până la Dunăre se desfășoară o parte a Câmpiei Române, cu următoarele subunități de câmpie: Câmpia Romanaților, Câmpia Boianului și Câmpia Burnazului. Altitudinea reliefului coboară în pantă lină de la Vitomirești, către Dunăre până la Corabia, ceea ce conferă o expoziție sudică însorită. Valea Dunării, orientată est-vest, domină malul românesc și prezintă terase întinse. Valea Oltului reprezintă o adevărata axă a teritoriului județului. Terasele Oltului se remarcă prin întinderi mai mari pe partea dreaptă a văii, începând din nordul județului până la Dunăre și până la Drăgănești, pe partea stângă, unde sunt bine dezvoltate terasele înalte: Coteana 80–90 m și Slatina 50–60 m.

Intocmit,
ing. Anton Constantin

Verificat,
ing. Rasmerita Catalin

S.C. GEBES MPROJECT S.R.L
SAT PAUN, COMUNA BARNOVA, STRADA COLINA PAUNULUI, NR. 35E
C.U.I 33227191, J22/906/2014
TEL: 0747/853.390 E-mail: office.gebes@yahoo.com

3.2. Descrierea din punct de vedere tehnic, constructiv, funcţional-arhitectural şi tehnologic

a) Caracteristici tehnice și parametri specifici obiectivului de investiții;

Documentatia Tehnica privind lucrarea **TRASEU EUROVELO 6 MEHEDINTI - DOLJ – OLT** a fost dezvoltata avand ca baza de plecare urmatoarele:

- Tema de proiectare;
- Raport expert Eurovelo;
- Studiul topografic;
- Studiul geotehnic;
- Studiul de trafic;
- Expertize tehnice;
- Alte studii necesare.

In cadrul proiectului au fost vizate urmatoarele tipuri de lucrari:

- *Lucrari de amenajare infrastructura minim necesara pentru traseu cicloturism;*
- *Lucrari de colectare si evacuare ape pluviale unde este cazul;*
- *Lucrari de semnalizare si marcaje rutiera destinate traseului cicloturistic;*
- *Lucrari de amenajare piste de biciclete destinate traseului cicloturistic;*
- *Lucrari de asigurare a sigurantei circulatiei;*
- *Lucrari privind amenajarea de: puncte de odihnă, refugii, mobilier urban, puncte de reparaţii biciclete, etc.*

b) Categoria și clasa de importanță;

Categoria de importanță se stabileşte conform Regulamentului MLPAT, Ordin nr. 31/N din 2.10.1995 „Metodologie de stabilire a categoriei de importantă a construcţiilor”.

Factorii determinanţi care au stat la baza stabiliri categoriei de importantă au fost:

- Importanţă vitală;
- Importantă social-economică şi culturală;

- Implicarea economică;
- Necesitatea luării în considerare a duratei de utilizare (existentă);
- Necesitatea adaptării la condiţiile locale de teren şi de mediu;
- Volumul de muncă şi de materiale necesare.

Pentru evaluarea fiecărui factor determinant s-au avut în vedere câte trei criterii asociate, a căror punctare s-a făcut conform celor stipulate în metodologie.

Evaluarea punctajului fiecărui factor determinant s-a făcut pe baza formulei:

P(n) = k(n) x Σ p(i) / n(i);

Modalitatea aprecierii criteriilor asociate factorilor determinanţi:

P(1) – Importanţă vitală, în cazul unor disfuncţii ale construcţiei

S-a apreciat că nivelul de influenţă al fiecărui criteriu asociat este:

p(i) – oameni implicaţi direct – nivel redus, punctaj 1;

p(ii) - oameni implicaţi indirect – nivel mediu, punctaj 2;

p(iii) – caracterul evolutiv al efectelor periculoase – nivel redus, punctaj 1;

P(2) – Importanța social economică şi culturală, funcţiunile construcţiei

S-a apreciat că nivelul de influenţă al fiecărui criteriu asociat este:

p(i) – mărimea comunităţii care apelează la funcţiuni – nivel apreciabil, punctaj 4;

p(ii) – ponderea pe care o au funcţiunile în comunitate - nivel apreciabil, punctaj 4;

p(iii) – natura şi importanta funcţiunilor – nivel mediu, punctaj 2;

P(3) – Implicarea ecologică, influența construcţiei asupra mediului natural şi construit

S-a apreciat că nivelul de influenţă al fiecărui criteriu asociat este:

p(i) – măsura în care realizarea şi exploatarea construcţiei intervine în perturbarea mediului – nivel redus, punctaj 1;

p(ii) – gradul de influenţă nefavorabilă – nivel redus, punctaj 1;

p(iii) – rolul activ în protejarea / refacerea mediului – nivel mediu, punctaj 2;

P(4) – Necesitatea luării în considerare a duratei de utilizare (existentă)

S-a apreciat că nivelul de influenţă al fiecărui criteriu asociat este:

p(i) – durata de utilizare preconizată – nivel mediu, punctaj 2;

p(ii) – măsura în care performanţele alcătuirilor constructive depind de cunoaşterea evoluţiei acţiunilor (solicitărilor)pe durata de utilizare – nivel apreciabil, punctaj 4;

p(iii) – măsura în care performanţele funcţionale depind de evoluţia cerinţelor pe durata de utilizare – nivel mediu, punctaj 2;

P(5) – Necesitatea adaptării la condiţiile locale de teren şi de mediu

S-a apreciat că nivelul de influenţă al fiecărui criteriu asociat este:

p(i) – măsura în care asigurarea soluţiilor constructive este dependentă de condiţiile locale de teren şi de mediu – nivel ridicat, punctaj 6;

p(ii) – măsura în care condiţiile locale de teren şi de mediu evoluează defavorabil în

timp – nivel mediu, punctaj 2;
p(iii) – măsura în care condiţiile locale de teren şi de mediu determina activităţi / măsuri deosebite pentru exploatarea construcţiei – nivel mediu, punctaj 2;

P(6) – Volumul de muncă şi de materiale necesare

S-a apreciat că nivelul de influenţă al fiecărui criteriu asociat este:
p(i)–ponderea volumului de muncă şi de materiale înglobate – nivel ridicat, punctaj 6;
p(ii) – volumul şi complexitatea activităţilor necesare pentru menţinerea performanţelor construcţiei pe durata de existenţă a acesteia – nivel mediu, punctaj 2;
p(iii) – activităţi deosebite în exploatarea construcţiei impuse de funcţiunile acesteia – nivel redus, punctaj 1.

Nr. Crt.	**Factorul determinant**		**Criteriile asociate**		
	k(n)	**P(n)**	**p(i)**	**p(ii)**	**p(iii)**
1.	1	1	1	2	1
2.	1	3	4	4	2
3.	1	1	1	1	2
4.	1	3	2	4	2
5.	1	3	6	2	2
6.	1	3	6	2	1
Total	**6**	**14**	**20**	**15**	**10**
		14 (6<14<17)			
Categoria de importantă			**C - Normală**		

Conform H.G. 766/10.XII.1997 (Regulamentul privind stabilirea categoriei de importanță a construcţiilor), din analiza punctajului total obţinut prin luarea în considerare a punctajelor acordate pentru cele trei criterii asociate, corespunzătoare celor şase factori determinanţi: **rezultă categoria de importantă C – lucrări de importanță normală**.

Construcţiile se încadrează în următoarele categorii şi clase de rezistenţă:
- categoria de importantă: **„C”** conf. HG 766/97,
- clasa de importanță : a **- III -** a conf P100-1/2013,
- categoria funcţională – drumuri de interes local, judetean, national

Clasa tehnica a drumurilor din ampriza carora face parte traseul cicloturistic: - **III, IV, V** - în conformitate cu prevederile Ordinului nr. 45/1998 al Ministrului Transporturilor, pentru aprobarea normelor tehnice privind proiectarea, construirea şi modernizarea drumurilor.

c) An/ani/perioade de construire pentru fiecare corp de construcţie

Nu se cunosc.

d) Valoarea de inventar a construcţiei

Nu este cazul.

e) Alţi parametri, în funcţie de specificul şi natura construcţiei existente

Nu este cazul.

3.3. Costurile estimative ale investitiei

Devizul general are la baza devizele pe obiecte şi devizul financiar. Devizele pe obiecte au fost întocmite plecând de la cantităţile principalelor categorii de lucrări determinate pe baza de măsurători şi aprecieri conform metodologiei H.G. 907/2017, a Legii 215/22.12.1997 privind Casa Sociala a Constructorilor.

SCENARIUL 1

Valoarea totala (INV), fara T.V.A. = 146.918.124,21 lei
Valoarea totala (INV), inclusiv T.V.A. = 174.683.956,32 lei

Din care C+M = 120.558.152,64 lei fara T.V.A.
Din care C+M = 143.464.201,61 lei inclusiv T.V.A.

SCENARIUL 2

Valoarea totala (INV), fara T.V.A. = 182.067.295,31 lei
Valoarea totala (INV), inclusiv T.V.A. = 215.637.129,26

Din care C+M = 148.891.951,00 lei fara T.V.A.
Din care C+M = 177.181.422,64 lei inclusiv T.V.A.

3.4. Studii de specialitate, in functie de categoria şi clasa de importantă a constructiilor,dupa caz:

In vederea realizarii prezentului proiect s-au realizat urmatoarele studii:

- studiu topografic;
- studii geotehnice;
- studiu de trafic;
- expertiza tehnica specialitatea drumuri;
- expertiza tehnica specialitatea diguri.

Studiile numite anterior se prezinta separat si fac parte integranta din prezenta documentatie.

3.5. Grafice orientative de realizare a investitiei

Programul de execuţie a lucrărilor, graficele de lucru şi programul de recepţie vor fi stabilite de antreprenorul general de comun acord cu beneficiarul.

Programul de urmărire a execuţiei pe şantier este prezentat în programele raport pe fiecare specialitate în parte.

In aceste programe sunt prezentate atât fazele determinante cât şi fazele intermediare de urmărire a lucrărilor precum şi listele de responsabilităţi pentru beneficiar, constructor şi ICS.

Se estimeaza o durata de **6 luni** pentru implementarea lucrarilor descrise.

Denumire activitate	**Durata totala a investitiei (luni)**					
	1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**
Lucrari pregatiorare						
Platforma traseu cicloturistic						
Piste de biciclete						
Elemente de colectare si descarcare a apelor pluviale						
Amenajare zone de odihna						
Semnalizare rutiera specifica+ lucrari auxiliare						

Deoarece lucrările se execută sub trafic, este obligatorie semnalizarea corespunzatoare a lucrarilor de executie conform normelor in vigoare.

Punerea in opera a straturilor de mixturi asfaltice se va face numai pe perioade de timp favorabil conform normelor in vigoare.

3.6. Analiza stării construcției, pe baza concluziilor expertizei tehnice și/sau ale auditului energetic, precum și ale studiului arhitecturalo-istoric în cazul imobilelor care beneficiază de regimul de protecție de monument istoric și al imobilelor aflate în zonele de protecție ale monumentelor istorice sau în zone construite protejate. Se vor evidenția degradările, precum și cauzele principale ale acestora, de exemplu: degradări produse de cutremure, acțiuni climatice, tehnologice, tasări diferențiate, cele rezultate din lipsa de întreținere a construcției, concepția structurală inițială greșită sau alte cauze identificate prin expertiza tehnică.

Pe baza expertizei tehnice se constata ca traseul propus pentru realizarea traseului cicloturisc nu indeplineste criteriile minime de siguranta si confort. Traseul nu este practicabil pe intreaga perioada a anului, sunt drumuri pietruite sau de pamant in stare avansata de degradare. Drumurile au degradari specifice drumurilor cu imbracaminti rutiere nemodernizate (cu pamant sau balast): gropi, fagase, cedari locale, valuriri, praf vara si noroi in perioadele ploioase. Toate aceste degradari fac ca traficul rutier in aceasta zona sa se desfasoare cu mare greutate, mai ales in perioada cu precipitatii.

Scurgerea apelor este deficitara intrucat santurile lipsesc de pe aproximativ toata lungimea traseului, iar in locurile in care acestea au existat, sunt colmatate sau inierbate.

Datorita lipsei intretinerii, vegetatia a crescut pe partea carosabila sau acostamente impiedicand astfel scurgerea laterala a apelor, acestea curgand sau baltind in lungul drumurilor in timpul ploilor abundente si in unele cazuri drumuri este deviat de la traseul intabulat datorita acestor inconveniente.

Lipsesc podete pentru scurgerea si evacuarea apelor pluviale. Pe drumurile pe care sunt intalnite podete, acestea sunt colmatate si nefunctionale.

3.7. Starea tehnică, inclusiv sistemul structural şi analiza diagnostic, din punctul de vedere al asigurării cerinţelor fundamentale aplicabile, potrivit legii.

In ansamblu, starea tehnica a sectoarelor de traseu analizate este "rea" pe intreaga lungime, traficul desfasurandu-se cu dificultate, mai ales in perioadele cu precipitatii abundente, astfel ca modernizarea acestora devine absolut necesara si urgenta.

Intocmit,
ing. Anton Constantin

Verificat,
ing. Rasmerita Catalin

S.C. GEBES MPROJECT S.R.L
SAT PAUN, COMUNA BARNOVA, STRADA COLINA PAUNULUI, NR. 35E
C.U.I 33227191, J22/906/2014
TEL: 0747/853.390 E-mail: office.gebes@yahoo.com

4. ANALIZA FIECARUI/FIECAREI SCENARIU/OPTIUNI TEHNICO - ECONOMIC(E) PROPUS(E)

4.1. Prezentarea cadrului de analiza, inclusiv specificarea perioadei de referinta si prezentarea scenariului de referinta

In cadrul etapelor de elaborare a prezentei documentatii s-au luat in calcul studiile de teren, expertizele tehnice si cerintele. Astfel, in baza informatiilor numite anterior, s-a procedat la proiectarea si adoptarea unor scenarii optime din punct de vedere tehnico-economic.

4.2. Analiza vulnerabilitatilor cauzate de factori de risc, antropici si naturali, inclusiv de schimbari climatice, ce pot afecta investitia

Amplasarea, constructia si intretinerea infrastructurii au un impact asupra mediului concretizat prin ocuparea unor suprafete de teren, consumarea de materiale de constructii din litosfera si folosirea unor tehnologii poluante care au efecte asupra omului cit si asupra atmosferei, faunei, vegetatiei, apei si solului.

Eroziunea la suprafata provocata de deversarea apelor de ploaie sau provocata de actiunea vântului si de schimbarile de atmosfera poate fi controlate prin protectia destinata cresterii vegetatiei care in decursul anilor va reprezenta singura solutie de durată.

Se va avea in vedere ca resturile rămase in urma lucrarilor de intretinere să nu afecteze cadrul natural.

4.3. Situatia utilitatilor si analiza de consum

Se vor stabili in urma avizelor obtinute in baza certificatului de urbanism.

4.4. Sustenabilitatea realizarii obiectivului de investitii

a. Impactul social si cultural, egalitatea de sanse

Obiectivul investitiei este sprijinirea mobilitatii durabile prin dezvoltarea infrastructurii de trasee cicloturistice de-a lungul rutei Euro Velo 6 in judetele Mehedinti, Dolj și Olt, impulsionand astfel dezvoltarea economico-sociala a zonei, prin incurajarea turismului. Acest obiectiv de investitii urmarește gasirea unor solutii de mobilitate alternativa, nemotorizate, pentru un sistem de transport durabil, cu

emisii scazute de CO2. Tronsoanele de trasee cicloturistice ce vor face obiectul acestui proiect vor contribui intr-o maniera integrata la stimularea transportului public nemotorizat.

Se dorește realizarea unui traseu cicloturistic pe teritoriul administrativ al UAT Mehedinti, Dolj și Olt, respectiv propunerea de traseu Euro Velo 6, in vederea obtinerii certificarii conform Standardului European de Certificare (ECS), pe o lungime de aproximativ 357 km,

Se vor lua in considerare urmatoarele tipuri de grupuri tinta:

- Populatia judetelor traversate
- Populatia regiunii Sud-Vest Oltenia si a regiunii transfrontaliere
- Turisti din Romania
- Turisti din alte tari

b.Estimari privind forta de munca ocupata prin realizarea investitiei: in faza de realizare, in faza de operare

Număr de locuri de munca create in faza de execuţie: 46 persoane

Lucrările de modernizare se vor realiza cu personalul muncitor calificat al antreprenorului.

Estimăm că numărul forţei de muncă locale, ocupată pe toată derularea investiţiei pentru construirea acestei investiţii în minimum de timp este necesară următoarea configuraţie de personal tehnico – productiv:

- şef de şantier	1
- şefi punct lucru	2
- responsabil tehnic cu execuţia	1
- responsabil AQ	1
- responsabil CQ	1
- topograf	1
- responsabil tehnic producţie PM şi PSI	1
- muncitori calificaţi, şoferi, mecanici de utilaje	18
- muncitori necalificaţi	20
Total personal de execuţie	**46**

Număr de locuri de munca create in faza de operare: 0 persoane

Forţa de muncă necalificata, necesara pentru unele activitati de intretinere, va fi asigurată de către locuitorii comunei, beneficiari de ajutor social. Nu se va creea nici un loc de munca deoarece toate activitatile de intretinere specializata vor fi efectuate cu furnizori specializati.

c. Impactul asupra factorilor de mediu, inclusiv impactul asupra biodiversitatii şi a siturilor protejate, după caz

Lucrările de execuţie pentru investiţie trebuie realizate astfel încât să nu creeze dereglări ecologice, respectând legislaţia română în domeniu:

- OUG nr 195/2005 privind protecţia mediului;
- Legea 265/2006 pentru aprobarea OUG nr 195/2005 privind protecţia mediului;
- Legea 107/1996 "Legea apelor" şi celelalte acte legislative în vigoare privind protecţia mediului, specifice fiecărei categorii de elemente ale mediului care trebuie protejate.

Protecţia calităţii apelor

Având în vedere faptul că apele rezultate de pe suprafaţa obiectivului nu sunt ape reziduale, nu sunt necesare staţii sau instalaţii de epurare ale acestor ape.

Apa folosită la diferite procese tehnologice (curăţarea suprafeţelor, udarea suprafeţelor ş.a.) va fi apă curată conform SR EN 1008:2003 "Apă de preparare pentru beton"şi nu reprezintă sursă de poluare în urma folosirii ei la respectivele lucrări.

Protecţia aerului

Obiectivul, în sine, la darea lui în folosinţă, nu va produce noxe care ar putea polua aerul. Nu sunt necesare măsuri speciale pentru protecţia calităţii aerului.

Noxele ce pot polua aerul sunt produse în timpul lucrărilor de execuţie: cele rezultate din mixtura asfaltică pe perioada punerii în operă, din realizarea săpăturii şi a turnării betoanelor. Se recomandă utilizarea unor staţii de mixturi asfaltice şi de betoane ale căror emisii să se încadreze în valorile stabilite în Ordinul nr. 592/2002. Staţiile trebuie dotate cu filtre din saci textili, iar valorile limită pentru concentraţiile de particule la emisie vor fi verificate periodic. La transportul şi depozitarea materialelor granulare care pot elibera particule fine, se vor lua măsuri de acoperire a acestora.

Protecţia împotriva zgomotului şi vibraţiilor

Zgomote şi vibraţii vor apărea în perioada de execuţie, datorită utilajelor, dar durata acestora este limitată la perioada de lucru de zi.

Protecţia solului şi subsolului

În perioada de execuţie, sursele de poluare a solului pot fi cele provenite de la traficul de utilaje şi vehicule grele desfăşurat, prin pierderi de accidentale de ulei sau combustibil, de la manipularea unor substanţe potenţial poluatoare (vopsele, carburanţi, solvenţi, bitum etc.).

Apa folosită la diferite procese tehnologice (curăţarea suprafeţelor, udarea suprafeţelor ş.a.) va fi apă curată conform SR EN 1008:2003 şi nu reprezintă sursă de poluare în urma folosirii ei la respectivele lucrări.

În perioada de operare, sursele de poluare sunt doar accidentale (pierderi de substanţe toxice, produse petroliere). Nu sunt necesare măsuri speciale pentru protecţia solului.

Gospodărirea deşeurilor

Pe traseu şi în zona învecinată nu pot apărea deşeuri decât la executarea lucrărilor. În această situaţie, constructorul va avea în vedere ca pe tot parcursul executării lucrărilor să păstreze zona în perfectă stare de curăţenie. Această sarcină cade în seama executantului, deoarece la terminarea lucrărilor zona va fi predată la beneficiar curată. Constructorul are obligaţia să încheie contract cu o firmă specializată în gestionarea deşeurilor.

Deşeuri diverse (solide-balast, pietriş, metal, lemn etc.) vâscoase (bitum, grăsimi, uleiuri etc.) în cantităţi modeste, se vor neutraliza sau se vor depozita în locuri special amenajate conform H.G. 865/2002.

Deşeurile rezultate în urma executării lucrărilor de terasamente, pietrişul, pământul, elemente de beton degradate se încarcă şi se transportă în locurile special amenajate, indicate de autoritatea contractantă, cu respectarea condiţiilor de refacere a cadrului natural.

Lucrări de ecologizare

După finalizarea etapei de execuţie se trece la dezafectarea organizării de şantier. Constructorul este obligat să predea beneficiarului zona curată.

După finalizarea lucrărilor de reabilitare, constructorul are obligaţia refacerii mediului natural, prin ecologizarea zonei afectate si replantări.

Concluzii privind impactul asupra mediului

Obiectivul în sine nu afectează calitatea apelor, a aerului, solului, subsolului. Obiectivul este prevăzut să nu producă zgomot, vibraţii şi să nu afecteze aşezările umane şi alte obiective de interes public.

Impactul în urma realizării investiţiei este unul pozitiv, având influenţe favorabile asupra mediului prin reducerea poluării fonice, a noxelor, reducerea consumului de combustibil, creşterea siguranţei traficului etc.

d. Impactul obiectivului de investitie raportat la contextul natural si antropic in care acesta se integreaza, dupa caz

În conditiile respectarii disciplinei de santier, nu exista riscuri de manifestare a poluarii mediului, iar impactul produs de organizarea de santier va fi unul nesemnificativ, avand in vedere amplasamentele, suprafetele, caracterul temporar.

Influenta negativa a lucrarilor de organizare de santier asupra mediului este temporara doar pe perioada executiei si dispare odata cu darea in exploatare a noii investitii.

Constructorul va trebui să respecte, la toate instalaţiile şi utilajele folosite, limitele noxelor prevăzute în normativele în vigoare la data execuţiei. Nivelul de zgomot pentru utilaje nu trebuie să depăşească 55 dB.

Pe amplasament nu vor ramane nici un fel de resturi de la constructii, deseuri sau alte substante toxice sau periculoase. Terenul va fi redat intr-o stare foarte apropiata de cea initiala, singura diferenta fiind o noua conformatie geomorfologica.

Se vor verifica periodic utilajele si mijloacele de transport in ceea ce priveste nivelul de emisii de monoxid de carbon si a altor gaze de esapament, de zgomot si se vor pune in functiune numai cele care corespund cerintelor tehnice, se vor evita pierderile de carburanti sau lubrifianti la stationarea utilajelor. Totusi in cazul producerii unei poluari accidentale a solului cu produse petroliere si uleiuri minerale de la vehiculele grele si de la echipamentele mobile se va proceda imediat la utilizarea materialelor absorbante , la decopertarea solului contaminat, stocarea temporara a deseurilor rezultate si a solului decopertat in recipienti adecvati si tratarea de catre firme specializate.

In concluzie in timpul lucrarilor se vor folosi utilaje performante care nu produc pierderi de substante poluante in timpul functionarii ce pot afecta calitatea solului si a apelor subterane si care nu genereaza zgomot peste limitele admise.

Lucrarile vor fi executate fara a produce disconfort locuitorilor prin generarea de noxe, praf, zgomot si vibratii si se va respecta nivelul de zgomot maxim admis conform STAS 10009/1988 privind “Acustica in constructii. Acustica urbana”- limitele admisibile ale nivelului de zgomot.

Se vor lua masuri de reducere a nivelului incarcarii atmosferice cu pulberi astfel : activitatile care produc mult praf vor fi reduse in perioada cu vant puternic sau se va proceda la umectarea suprafetei sau luarea altor masuri cum ar fi: imprejmuiri cu panori, acoperirea solului decopertat si depozitate temporar in vederea reducerii dispersiei pulberilor in suspensie in atmosfera.

De asemenea este necesara marcarea corespunzatoare cu panouri de protectie, a terenurilor ocupate temporar de organizarea de santier sau afectate de lucrari temporare (excavari, santuri de pamant). Pe perioada de realizare a lucrarilor se vor lua masuri pentru evitarea accidentarii populatiei invecinate:

-Marcarea corespunzatoare a lucrarilor periculoase;

-Protejarea/supravegherea utilajelor mentinute in zona lucrarilor;

-Curatarea rotilor autovehiculelor la iesirea din santier, pentru a preveni/reduce transferul de moloz in afara amplasamentului pe drumurile publice si pentru a evita generarea prafului din trafic.Utilajele si mijloacele auto se vor spala si intretine doar in locurile special amenajate si autorizate pentru astfel de activitati.

e. Respectarea principiului DNSH

Investitia va raspunde aspectelor legate de obiectivele de mediu. Vor fi luate masuri, in acord cu princpiul **„Do no significant harm”** pentru:

- atenuarea schimbarilor climatice;
- adaptarea la schimbarile climatice;
- utilizarea durabila si protejarea resurselor de apa si a celor marine;
- tranzitia catre o economie circulara, inclusiv prevenirea generarii de deseuri si reciclarea acestora;
- prevenirea si controlul poluarii;
- protectia si refacerea biodiversitatii si a ecosistemelor.

In mod concret urmatoarele masuri in vederea implementarii obiectivului de investitii, sunt obligatorii:

❖ Pe perioada de executie:

- realizarea esalonat a lucrarilor, conform unor grafice de executie;
- întretinerea utilajelor de constructie si miloacelor de transport;
- reducerea timpului de mers in gol al motoarelor utilaielor si mijloacelor de transport;
- reducerea prafului; restrictionarea vitezei de circulatie pentru evitarea zgomotului si a vibratilor;
- alegerea de trasee optime din punct de vedere al protectiei mediului pentru vehiculele care transport materiale de constructie ce pot elibera in atmosfera particule fine;
- transportul acestor materiale se va realiza cu vehicule acoperite cu prelate si pe drumuri care vor fi umezite;
- evitarea zgomotului si vibratilor in zonele locuite;
- in perioadele cu vant puternic, depozitele de agregate vor fi stropite cu apa la intervale regulate si vor fi acoperite.

❖ Realizarea unui sistem de marcaje si de semnalizare pentru o fluidizare bunã a traficului, avand cã urmare reducerea emisilor din arderea carburantilor la opriri si porniri.

❖ La sfarsitul perioadei de constructie, zonele afectate de lucrarile de constructie (taluzuri, organizarile de santier, fronturi de lucru, drumuri de acces temporare, gropi de împrumut) vor fi reabilitate prin ecologizare, stabilizarea solului, asternerea de pamant vegetal, plantare vegetatie specifica zonei.

❖ Proiectarea infrastructuri pentru colectarea apelor pluviale pentru a face fata unor cantitati mai mari.

❖Consolidarea infrastructurii, inclusiv a lucrarilor de arta, pentru a creste capacitatea de a rezista la inundatii, alunecari de teren si alte evenimente meteorologice extreme.

❖In timpul lucrarilor de executie, conform legislatiei nationale privind protectia mediului nu vor fi deversate ape uzate, reziduuri sau deseuri de orice fel in apele de suprafata sau subterane, pe sol sau in subsol. Se vor respecta conditile impuse de legislatia in vigoare si acordurile de mediu impuse pentru fiecare proiect.

❖Degajarea zonei de materialele folosite sau rezultate si de lucrarile provizorii astfel incat sa se asigure scurgerea normala a apelor dupa finalizarea lucrarilor.

❖Se vor respecta conditile impuse de legislatia si reglementarile in vigoare si acordurile de mediu impuse pentru fiecare proiect.

❖Se va urmari includerea in caietele de sarcini, parti integrate ale proiectului tehnic de executie, a prevederii din OUG 92/2021 "70 % (in greutate) din deseurile nepericuloase provenite din activitati de constructie si demolari si generate pe santier sunt pregatite pentru reutilizare, reciclare si alte operatiuni de valorificare" in conformitate cu legislatia si reglementarile in vigoare, deseurile rezultate vor fi colectate selectiv in functie de caracteristicile lor, transportate in depozite autorizate sau predate unor operatori economici autorizati in scopul valorificarii lor. Se vor incheia contracte cu societati autorizate ce vor asigura eliminarea/valorificarea tuturor tipurilor de deseuri generate. Toate deseurile generate in urma proiectelor de investitii, in toate etapele acestuia, vor fi depozitate temporar doar pe suprafete special amenajate in acest sens. Sortarea deseurilor se va realiza la locul de producere, prin grija constructorului. Deseurile de pamant natural necontaminat (steril + pamant vegetal recuperat) se vor utiliza in lucrarile de refacere a mediului, pentru umpluturi si copertare a terenului nivelat iar o parte se va transporta la depozitul ecologic autorizat. Uleiurile uzate se colecteaza si se depoziteaza în recipienti metalici si se valorifica la unitati specializate. Instruirea angajatilor cu privire la modul de manipulare si sortare a deseurilor. Proiectul nu presupune utilizarea unor categorii de materiale care sa poata fi încadrate in categoria substantelor toxice si periculoase, respectiv substante restrictionate.

❖Se vor face raportari ale cantitatii de deseuri generate atat in perioada de executie cat si in cea de exploatare.

❖Respectarea conditiilor impuse de legislatia si reglementarile in vigoare si acordurile de mediu impuse pentru fiecare proiect.

❖Realizarea esalonat a lucrarilor, folosirea de utilaje si mijloace de transport mai putin poluante; reducerea timpului de mers in gol al motoarelor utilajelor si mijloacelor de transport, circulatie cu viteza redusa (maximum 30km/h); acoperirea mijloacelor de transport încarcate cu materiale fine usor antrenate de vant; instalarea de bariere acustice (panouri fonoabsorbante in zonele cu imobile / rezidentiale /

sensibile), dupa caz; stabilizarea solului cu var doar in incinta organizarii de santier. Procesele tehnologice mari generatoare de praf, ca de exemplu umpluturile cu pamant, vor fi reduse in perioadele de vant puternic si se va utiliza permanent umezirea suprafetelor nepavate. Stropirea fronturilor de lucru si a drumurilor de acces, in special in perioadele secetoase, pentru evitarea ridicarii prafului in timpul perioadei de decopertare si exploatare.

Prevenirea eroziunilor si transportului sedimentelor din zonele de constructii in cursurile de apa; evitarea depozitarii pe sol a materialelor care in urma expunerii la precipitatii conduc la infiltratii in sol si in acviferul freatic etc.

❖ Prevenirea contaminarii solului prin utilizarea unor tehnici adecvate (de exemplu amplasarea de folii geotextile sau plasa de a proteja solul de deteriorarea mecanica si de contaminarea a constructiei). Amenajarea si impermeabilizarea corespunzatoare a planului de lucru sau de circulatie, suprafetelor de depozitare, zonelor carburanti, zone de intretinere echipamente, zone de amplasare a statiei de betoane si a statiei de asfalt pentru a preveni infiltrarea substantelor pentru a se evita formarea baltirilor. Colectarea solului vegetal de ocupate permanent (de exemplu in zona noilor poduri) si refolosire: acoperirea lucrarilor de terasament. Refacerea solului (reconstructi in zonele unde acesta a fost afectat temporar prin lucrarile de depozitare de materiale, stationare de utilaje, în scopul redarii in categoria de folosinta detinuta initial.

❖ Toate santurile si podetele vor fi curatate periodic pentru a se evita infundarea.

❖ Refacerea amplasamentelor afectate de lucrari si organizari de santier imediat dupa finalizarea lucrarilor de executie.

4.5. Analiza cererii de bunuri şi servicii, care justifica dimensionarea obiectivului de Investitii

Justificarea implementarii investitiei este data de necesitatea realizarii unui traseu cicloturistic pe teritoriul administrativ al UAT Mehedinti, Dolj și Olt, respectiv propunerea de traseu Euro Velo 6, in vederea obtinerii certificarii conform Standardului European de Certificare (ECS), pe o lungime de aproximativ 357 km.

Obiectivul investitiei este sprijinirea mobilitatii durabile prin dezvoltarea infrastructurii de trasee cicloturistice de-a lungul rutei Euro Velo 6 in judetele Mehedinti, Dolj și Olt, impulsionand astfel dezvoltarea economico-sociala a zonei, prin incurajarea turismului. Acest obiectiv de investitii urmareste gasirea unor solutii de mobilitate alternativa, nemotorizate, pentru un sistem de transport durabil, cu emisii scazute de CO2. Tronsoanele de trasee cicloturistice ce vor face obiectul acestui proiect vor contribui intr-o maniera integrata la stimularea transportului public nemotorizat.

Proiectul își propune amenajarea traseului ,,Traseu EuroVelo 6 Mehedinți - Dolj - Olt", care constituie un segment din ruta cicloturistica de rang european Euro Velo 6 Atlantic -Marea Neagra, cu o lungime totala de aproximativ 4.700 de kilometri, avand ca puncte terminus localitatile Nantes (Franta) și Constanta (Romania) și traversand 10 state din spatiul european. Implementarea proiectului ,,Traseu EuroVelo 6 Mehedinti - Dolj - Olt" are potentialul de a contribui in mod semnificativ la creșterea atractivitatii turistice in cele trei judete, la promovarea intemationala și, in ansamblu, la dezvoltarea zonelor traversate de itinerar, cu importante beneficii pentru comunitatile locale, promovand in același timp transportul verde, durabil.

4.6. Analiza financiara, inclusiv calcularea indicatorilor de performanta financiara: fluxul cumulat, valoarea actualizata neta, rata interna de rentabilitate; sustenabilitatea financiara

Analiza financiară şi economică aferentă realizării lucrărilor de se prezinta separat si face parte integranta din prezenta documentatie.

4.7. Analiza economica, inclusiv calcularea indicatorilor de performanta economica: valoarea actualizata neta, rata interna de rentabilitate şi raportul cost-beneficiu sau,dupa caz, analiza cost-eficacitate

Analiza financiară şi economică aferentă realizării lucrărilor de se prezinta separat si face parte integranta din prezenta documentatie.

4.8. Analiza de senzitivitate

Analiza de senzitivitate se regaseste in cadrul Analizei cost – beneficiu.

4.9. Analiza de riscuri, masuri de prevenire/diminuare a riscurilor

Analiza de risc constă în studierea probabilităţii ca un proiect să dobândească o performanţă satisfăcătoare în termenii ratei interne a rentabilităţii sau a valorii actuale nete, precum şi studierea variabilităţii rezultatelor comparativ cu cea mai bună estimare anterioară.

Procedura recomandată pentru evaluarea riscurilor este ca în primul rând să se efectueze o analiza a senzitivităţii, adică a impactului pe care schimbările prevăzute în variabilele ce determină costurile şi beneficiile îl pot avea asupra indicatorilor financiari şi economici calculaţi, iar în al doilea rând studiul distribuţiilor probabile ale variabilelor selectate şi calcularea valorii prevăzute a indicatorilor de performanţă ai proiectului.

Modul cel mai adecvat de prezentare a rezultatului este exprimarea în termenii distribuţiei probabile sau probabilităţii cumulate a ratei interne a rentabilităţii şi a valorii nete actualizate în intervalul rezultat de valori.

Există proiecte cu riscuri înalte dar cu beneficii sociale ridicate, dar şi proiecte cu riscuri mici însă cu beneficii sociale reduse.

În cazul acestei investiţii, deoarece scopul realizării ei nu este obţinerea de profit, analiza de risc şi sensitivitate a investiţiei nu identifică riscuri majore şi probabilitatea de producere a lor este redusă şi apropiată valorii de referinţă.

Investiţia are beneficii sociale ridicate prin creşterea gradului de civilizaţie, respectiv prin modernizarea infrastructurii rutiere locale.

Fiecare proiect are riscuri în implementare şi operare, mai mari sau mai mici, importanţă acestora evidenţiindu-se funcţie de impactul produs.

Categoria de risc	**Descriere**	**Consecințe**	**Eliminare**	**Cine este responsabil de gestiunea riscului**
Riscuri tehnice si tehnologice				
Recepție investiție	Riscul este atât fizic cât și operațional și se referă la întârzierea executării recepției investiției	Consecințe pentru ambele părți. Pentru executanții lucrării venituri realizate și profituri pierdute. Pentru beneficiari întârziarea începerii utilizării drumurilor, cu toate consecințele ce decurg din aceasta.	Beneficiarul nu va efectua plata întregii contravalori a lucrării până la recepția investiției	Investitorul
Resurse necesare implementarii	Riscul ca resursele necesare implementării proiectului să coste mai mult decât s-a anticipat, să nu aibe o calitate corespunzătoare sau să fie indisponibile în cantitățile necesare	Creșteri de cost și în unele cazuri efecte negative asupra calității servicilor furnizate	Executantul poate gestiona riscul prin contracte cu specificații ferme, cu clauze specifice privind asigurarea calității materialelor. În parte aceasta poate fi rezolvată și în faza de proiectare	Executantul
Întreținere și reparare	Calitatea proiectării și/sau a lucrărilor să fie necorespunzătoare având ca rezultat creșterea peste anticipări a costurilor de întreținere și reparații	Creșterea costului cu efecte negative asupra utilizării sistemului rutier	Investitorul poate gestiona riscul prin clauze contractuale de garanție a lucrărilor efectuate de executant	Investitorul
Capacitate tehnică	Executantul nu are capacitatea tehnica necesară pentru executarea lucrărilor de realizare a investiției	Imposibilitatea beneficiarului de a realiza modernizarea infrastructurii locale	Investitorul examinează în detaliu capacitatea tehnică și financiară a executantului	Executantul
Soluții tehnice vechi sau	Soluțiile tehnice propuse nu sunt corespunzătoare din punct de vedere	Toate beneficiile estimate sunt mult	Investitorul poate gestiona riscul prin clauze contractuale	Investitorul

inadecvate	tehnologic	diminuate	referitoare la calitatea lucrării	
Faza de receptie finala a lucrarii	Risc de neaprobare a receptiei finale	Intarzieri în darea în uz a drumurilor locale modernizate	Verificarea permanenta pe faze a personalului de executie. Verificarea tuturor fazelor de constructie	Resposabilul cu darea în uz a drumurilor locale modernizate
Faza de exploatare	Risc de intretinere	Riscul de aparitie a unui eveniment care genereaza costuri suplimentare de intretinere datorita executiei lucrarilor	Verificarea tuturor fazelor de constructie	Investitorul
Faza de exploatare	Risc de calamitati	Aparitia unui eveniment ce va genera costuri suplimentare de intretinere si pentru aducerea la starea initiala a drumurilor	Investitorul va analiza situatia aparuta impreuna cu organele abilitate din cadrul guvernului sau ISU	Investitorul
Riscuri financiare				
Finanțare indisponibilă	Riscul ca finanțatorul să nu poată asigura resursele financiare atunci când trebuie și în cuanTurnuri suficiente	Lipsa finanțării pentru continuarea sau finalizarea investiției	Investitorul va analiza cu mare atenție angajamentele financiare ale sale si concordanța cu programarea investiției	Investitorul
Evaluarea incorectă a valorii investiției și a costurilor de operare	Valoare investiției și costurile de operare sunt subevaluate	Investitorul nu poate asigura finanțarea investiției și funcționarea sistemului	Investitorul va utiliza propriile resurse financiare pentru a se acoperi costurile suplimentare.	Investitorul
Inflația	Valoarea reală a plăților, în timp, este diminuată de inflație	Diminuarea în termeni reali a veniturilor realizate de executant	Executantul va căuta un mecanism corespunzător pentru compensarea inflației. Investitorul va accepta clauze de indexare în contract	Investitorul Executantul
Riscuri instituționale				
Modificarea cuanTurnului impozitelor și taxelor	Riscul ca pe parcursul proiectului regimul de impozitare general să se schimbe în defavoarea investitorului	Impact negativ asupra veniturilor financiare ale investitorului	Veniturile investitorului trebuie să permită acoperirea diferențelor nefavorabile, până la un cuantum stabilit între părți prin contract.	Investitorul

Retragerea sprijinului guvernamental	Dacă facilitatea se bazează pe un sprijin complementar autoritatea guvernamentală va retrage acest sprijin afectând negativ proiectul (în cazul activării clauzei de salvgardare de către UE)	Consecințe asupra surselor de finanțare a proiectului	Investitorul va încerca să redreseze financiar proiectul din surse proprii după schimbările ce afectează în mod discriminatoriu proiectul	Investitorul și ceilalți beneficiari ai proiectului
Riscuri legale				
Schimbări legislative/de politică	Riscul schimbărilor legislative și a politicii autorităților guvernamentale care nu pot fi anticipate la semnarea contractului și care sunt adresate direct, specific și exclusiv proiectului ceea ce conduce la costuri de capital sau operaționale suplimentare din partea investitorului	O creștere semnificativă în costuri operaționale ale investitorului și/sau necesitatea de a efectua cheltuieli de capital pentru a putea răspunde acestor schimbări	Lobby politic pe lângă autoritățile publice de la nivelurile superioare cu scopul ca actele normative cu impact asupra proiectului să rămână neschimbate	Investitorul

Intocmit,
ing. Anton Constantin

Verificat,
ing. Rasmerita Catalin

S.C. GEBES MPROJECT S.R.L
SAT PAUN, COMUNA BARNOVA, STRADA COLINA PAUNULUI, NR. 35E
C.U.I 33227191, J22/906/2014
TEL: 0747/853.390 E-mail: office.gebes@yahoo.com

5. SCENARIUL/OPTIUNEA TEHNICO-ECONOMIC(A) OPTIM(A), RECOMANDAT(A)

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

În analiza opţiunilor s-a pornit de la faptul ca proiectul, intrând în categoria bunurilor publice are două caracteristici principale: este nonexclusiv (este imposibil sau extrem de anevoios să fie împiedicată utilizarea lui de către anumiţi consumatori) şi nonrival (prin faptul ca nu se vor percepe taxe şi deci există mai mulţi consumatori care să obţină beneficii de pe urma utilizării acelui bun public în acelaşi timp şi la acelaşi nivel al ofertei).

Cu alte cuvinte beneficiile sociale sunt aceleaşi pentru toţi locuitorii, nefiind percepută o taxă pentru folosirea traseului, nu este nevoie de analiza cererii.

JUDETUL MEHEDINTI

Nr. Crt.	Denumire U.A.T.	Tronson	Lun-gime (km)	Amplasament Traseu cicloturistic
1	U.A.T. Drobeta-Turnu Severin	Tronson 1.1	3,927	Strazi Mun. Drobeta-Turnu Severin
		Tronson 1.2	1,908	Drum judetean DJ 607A
2	U.A.T. Simian	Tronson 2.1	0,720	Drum judetean DJ 607A
		Tronson 2.2	4,250	Drumuri comunale DC 23 si DC 21
		Tronson 2.3	0,313	Drum european E70
		Tronson 2.4	0,370	Strada Nationala
		Tronson 2.5	3,127	Drum national DN56A
3	U.A.T. Hinova	Tronson 3.1	4,805	Drum national DN56A
		Tronson 3.2	1,831	Strazi comuna Hinova
		Tronson 3.3	0,403	Drum national DN56A
		Tronson 3.4	6,199	Drum national DN56B
4	U.A.T. Devesel	Tronson 4.1	2,292	Drum national DN56B

Nr. Crt.	Denumire U.A.T.	Tronson	Lun-gime (km)	Amplasament Traseu cicloturistic
		Tronson 4.2	3,308	Drum judetean DJ 565
5	U.A.T. Burila Mare	Tronson 5.1	9,153	Drum judetean DJ 565
		Tronson 5.2	1,540	Strazi comuna Burila Mare
		Tronson 5.3	6,075	Drum judetean DJ 565
		Tronson 5.4	4,462	Drum national DN56B
		Tronson 5.5	4,676	Drum comunal DC 109 si strazi comuna Burila Mare
		Tronson 5.6	3,109	Drum national DN56B
		Tronson 5.7	2,035	Drum judetean DJ 606
6	U.A.T. Gogosu	Tronson 6.1	5,093	Drum judetean DJ 606
		Tronson 6.2	4,281	Drum national DN56C
		Tronson 6.3	2,266	Drum judetean DJ 606G
		Tronson 6.4	2,554	Drumuri de exploatare
7	U.A.T. Gruia	Tronson 7.1	5,975	Drumuri de exploatare si strazi comuna Gruia
		Tronson 7.2	7,350	Drum national DN56C
8	U.A.T. Pristol	Tronson 8.1	0,900	Drum national DN56C
		Tronson 8.2	8,594	Drumuri de exploatare
9	U.A.T. Garla Mare	Tronson 9.1	3,731	Drumuri de exploatare
		Tronson 9.2	1,699	Strazi comuna Garla Mare
		Tronson 9.3	0,104	Drum national DN56C
		Tronson 9.4	1,845	Strazi comuna Garla Mare
		Tronson 9.5	2,406	Drum national DN56C
10	U.A.T. Vrata	Tronson 10	4,626	Drum national DN56C
11	U.A.T. Salcia	Tronson 11.1	3,263	Drum national DN56C
		Tronson 11.2	10,795	Drumuri de exploatare
Lungime totala aproximativa			130,345	

JUDETUL DOLJ

Nr. Crt.	Denumire U.A.T.	Tronson	Lun-gime (km)	Amplasament Traseu cicloturistic
1	U.A.T. Cetate	Tronson 1	10,823	Drumuri de exploatare
2	U.A.T. Maglavit	Tronson 2	9,076	Drumuri de exploatare
3	U.A.T. Calafat	Tronson 3.1	3,492	Drumuri de exploatare

Nr. Crt.	Denumire U.A.T.	Tronson	Lun-gime (km)	Amplasament Traseu cicloturistic
		Tronson 3.2	5,283	Drumuri locale si DN56D
		Tronson 3.3	2,460	Drum national DN56D
		Tronson 3.4	3,095	Strazi mun. Calafat
		Tronson 3.5	8,903	Drum judetean DJ 553
4	U.A.T. Ciupercenii Noi	Tronson 4.1	4,150	Drum Judetean DJ 553
		Tronson 4.2	3,810	Drumuri de exploatare
		Tronson 4.3	1,308	Drumuri de exploatare
		Tronson 4.4	4,910	Drumuri de exploatare
5	U.A.T. Desa	Tronson 5	10,458	Drumuri de exploatare
6	U.A.T. Poiana Mare	Tronson 6.1	1,742	Drumuri de exploatare
		Tronson 6.2	3,696	Dig de protectie al Dunarii
7	U.A.T. Piscu Vechi	Tronson 7.1	0,532	Dig de protectie al Dunarii
		Tronson 7.2	5,027	Drumuri de exploatare
		Tronson 7.3	5,842	Drum comunal DC55
		Tronson 7.4	1,092	Strazi balastate / asfaltate
8	U.A.T. Ghidici	Tronson 8.1	1,735	Drumuri de exploatare
		Tronson 8.2	1,182	Strazi balastate / asfaltate
		Tronson 8.3	2,442	Drumuri de exploatare
		Tronson 8.4	3,121	Dig de protectie al Dunarii
9	U.A.T. Rast	Tronson 9	8,697	Dig de protectie al Dunarii
10	U.A.T. Negoi	Tronson 10	3,377	Dig de protectie al Dunarii
11	U.A.T. Catane	Tronson 11	3,115	Dig de protectie al Dunarii
12	U.A.T. Bistret	Tronson 12	11,400	Dig de protectie al Dunarii si drum de exploatare
13	U.A.T. Carna	Tronson 13	7,893	Dig de protectie al Dunarii
14	U.A.T. Macesu de Jos	Tronson 14	2,283	Dig de protectie al Dunarii
15	U.A.T. Gighera	Tronson 15.1	17,407	Dig de protectie al Dunarii
		Tronson 15.2	0,634	Drum National DN55A
		Tronson 15.3	0,922	Dig de protectie al raului Jiu
		Tronson 15.4	0,325	Drum de exploatare
16	U.A.T. Ostroveni	Tronson 16.1	6,281	Drum de exploatare
		Tronson 16.2	1,422	Drum National DN55A
		Tronson 16.3	2,218	Strazi balastate / asfaltate
		Tronson 16.4	3,597	Drum de exploatare
		Tronson 16.5	1,105	Teren intravilan
17	U.A.T. Bechet	Tronson 17.1	1,057	Drumuri vicinale
		Tronson 17.2	4,394	Strazi balastate / asfaltate
		Tronson 17.3	1,035	Drum de exploatare

Nr. Crt.	Denumire U.A.T.	Tronson	Lun-gime (km)	Amplasament Traseu cicloturistic
18	U.A.T. Calarasi	Tronson 18	7,412	Drumuri de exploatare
19	U.A.T. Dabuleni	Tronson 19	6,750	Drumuri de exploatare

JUDETUL OLT

Nr. Crt.	Denumire U.A.T.	Lungime (km)	Amplasament Traseu cicloturistic
1	Tronson 1.1 - U.A.T. Ianca	9,243	Drum de exploatare
	Tronson 1.2 - U.A.T. Ianca	3,117	Dig de protectie al Dunarii
2	Tronson 2 - U.A.T.Grojdibodu	5,169	Dig de protectie al Dunarii
3	Tronson 3 - U.A.T. Gura Padinii	6,547	Dig de protectie al Dunarii
4	Tronson 4 - U.A.T. Orlea	6,547	Dig de protectie al Dunarii
5	Tronson 5.1 - U.A.T. Corabia	5,903	Dig de protectie al Dunarii
	Tronson 5.2 - U.A.T. Corabia	1,173	Drum de exploatare
	Tronson 5.3 - U.A.T. Corabia	0,412	Partea dreapta a amprizei DN 54A
	Tronson 5.4 - U.A.T. Corabia	2,166	Strada Decebal
	Tronson 5.5 - U.A.T. Corabia	0,713	Strada Falezei- Drum existent din beton

Stuctura rutiera

- Tinand seama de recomandarile HG nr. 907/2016, privind prezentarea unor solutii alternative, propunem doua variante (scenarii) pentru realizarea traseului cicloturistic care sunt in conformitate cu recomandarile din expertiza tehnica:

JUDETUL MEHEDINTI

Nr. Crt.	Denumire U.A.T.	Tronson	Pozitie km	Structura rutiera	
				Scenariul 1	**Scenariul 2**
1	**U.A.T. Drobeta-Turnu Severin**	*Tronson 1*	0+000,00 - 0+932,00	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi existente asfaltate in interiorul orasului: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi existente asfaltate in interiorul orasului: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA
			0+932,00 - 3+927,00	Pista de bicilete existenta: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA	Pista de bicilete existenta: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA
		Tronson 2	0+000,00 - 0+071,00	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi existente asfaltate in interiorul orasului: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA - SE VOR REALIZA MARCAJE TRANSVERSAL SI LONGITUDINALE;	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi existente asfaltate in interiorul orasului: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA - SE VOR REALIZA MARCAJE TRANSVERSAL SI LONGITUDINALE;

Nr. Crt.	Denumire U.A.T.	Tronson	Pozitie km	Structura rutiera	
				Scenariul 1	**Scenariul 2**
			0+071,00 - 0+148,00	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi existente asfaltate in interiorul orasului: • strat de uzura din mixtura asfaltica tip BA 8 rul; 50/70: 4 cm; • strat de baza din beton de ciment C16/20: 10 cm; • strat de fundatie din balast: 10 cm.	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi existente asfaltate in interiorul orasului: • strat de uzura din mixtura asfaltica tip BA 8 rul; 50/70: 4 cm; • strat de baza din balast stabilizat cu lianti hidraulici: 15 cm; • strat de fundatie din balast: 10 cm.
			0+148,00 - 1+908,00	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi existente asfaltate in interiorul orasului: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi existente asfaltate in interiorul orasului: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA
2	**U.A.T. Simian**	*Tronson 1*	0+000,00 - 0+720,00	Traseu cicloturistic amplasat pe drumul judetean DJ 607A la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA	Traseu cicloturistic amplasat pe drumul judetean DJ 607A la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA
		Tronson 2	0+000,00 - 2+985,00; 3+316,00 - 4+250,00.	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri comunale asfaltate: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri comunale asfaltate: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA

Nr. Crt.	Denumire U.A.T.	Tronson	Pozitie km	Structura rutiera	
				Scenariul 1	**Scenariul 2**
			2+985,00 - 3+316,00; stanga	Traseu cicloturistic amplasat paralel cu ampriza drumului comunal - banda de stocaj biciclisti: • strat de uzura din mixtura asfaltica tip BA 8 rul; 50/70: 4 cm; • strat de baza din beton de ciment C16/20: 10 cm; • strat de fundatie din balast: 10 cm.	Traseu cicloturistic amplasat paralel cu ampriza drumului comunal - banda de stocaj biciclisti: • strat de uzura din mixtura asfaltica tip BA 8 rul; 50/70: 4 cm; • strat de baza din balast stabilizat cu lianti hidraulici: 15 cm; • strat de fundatie din balast: 10 cm.
			2+985,00 - 3+316,00; dreapta	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri comunale asfaltate: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri comunale asfaltate: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA
		Tronson 3	0+000,00 - 0+313,00 (stanga+ dreapta)	Traseu cicloturistic amplasat paralel cu ampriza drumului national DN6: • strat de uzura din mixtura asfaltica tip BA 8 rul; 50/70: 4 cm; • strat de baza din beton de ciment C16/20: 10 cm; • strat de fundatie din balast: 10 cm.	Traseu cicloturistic amplasat paralel cu ampriza drumului national DN6: • strat de uzura din mixtura asfaltica tip BA 8 rul; 50/70: 4 cm; • strat de baza din balast stabilizat cu lianti hidraulici: 15 cm; • strat de fundatie din balast: 10 cm.
		Tronson 4	0+000,00 - 0+370,00	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi existente asfaltate: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi existente asfaltate: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA

Nr. Crt.	Denumire U.A.T.	Tronson	Pozitie km	Structura rutiera	
				Scenariul 1	**Scenariul 2**
		Tronson 5	0+000,00 - 3+127,00	Traseu cicloturistic amplasat paralel cu ampriza Drumului national DN 56A: • strat de uzura din mixtura asfaltica tip BA 8 rul; 50/70: 4 cm; • strat de baza din beton de ciment C16/20: 10 cm; • strat de fundatie din balast: 10 cm.	Traseu cicloturistic amplasat paralel cu ampriza Drumului national DN 56A: • strat de uzura din mixtura asfaltica tip BA 8 rul; 50/70: 4 cm; • strat de baza din balast stabilizat cu lianti hidraulici: 15 cm; • strat de fundatie din balast: 10 cm.
3	**U.A.T. Hinova**	*Tronson 1*	0+000,00 - 0+104,00; 0+186,00 - 4+805,00;	Traseu cicloturistic amplasat paralel cu ampriza drumului national DN56A: • strat de uzura din mixtura asfaltica tip BA 8 rul; 50/70: 4 cm; • strat de baza din beton de ciment C16/20: 10 cm; • strat de fundatie din balast: 10 cm.	Traseu cicloturistic amplasat paralel cu ampriza drumului national DN56A: • strat de uzura din mixtura asfaltica tip BA 8 rul; 50/70: 4 cm; • strat de baza din balast stabilizat cu lianti hidraulici: 15 cm; • strat de fundatie din balast: 10 cm.
			0+104,00 - 0+186,00;	Pista de bicilete existenta: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA - SE VOR REALIZA MARCAJE TRANSVERSAL SI LONGITUDINALE;	Pista de bicilete existenta: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA - SE VOR REALIZA MARCAJE TRANSVERSAL SI LONGITUDINALE;
		Tronson 2	0+000,00 - 1+145,00;	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam ordinar: 10 cm; • Strat din balast bogat in argila mim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta - Completare cu	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam penetrat: 10 cm; • Strat din piatra sparta : 14 cm; Strat din balast : 12 cm; • Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.

Nr. Crt.	Denumire U.A.T.	Tronson	Pozitie km	Structura rutiera	
				Scenariul 1	**Scenariul 2**
				umplutura de pamant-daca este cazul	
			1+145,00 - 1+825,00;	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi existente asfaltate: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi existente asfaltate NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA
			1+825,00 - 1+831,00	Traseu cicloturistic amplasat paralel cu ampriza strazi existente asfaltate: • strat de uzura din mixtura asfaltica tip BA 8 rul; 50/70: 4 cm; • strat de baza din beton de ciment C16/20: 10 cm; • strat de fundatie din balast: 10 cm.	Traseu cicloturistic amplasat paralel cu ampriza strazi existente asfaltate: • strat de uzura din mixtura asfaltica tip BA 8 rul; 50/70: 4 cm; • strat de baza din balast stabilizat cu lianti hidraulici: 15 cm; • strat de fundatie din balast: 10 cm.
		Tronson 3	0+000,00 - 0+048,00 (dreapta + stanga)	Traseu cicloturistic amplasat paralel cu ampriza Drumului national DN 56A: • strat de uzura din mixtura asfaltica tip BA 8 rul; 50/70: 4 cm; • strat de baza din beton de ciment C16/20: 10 cm; • strat de fundatie din balast: 10 cm.	Traseu cicloturistic amplasat paralel cu ampriza Drumului national DN 56A: • strat de uzura din mixtura asfaltica tip BA 8 rul; 50/70: 4 cm; • strat de baza din balast stabilizat cu lianti hidraulici: 15 cm; • strat de fundatie din balast: 10 cm.

Nr. Crt.	Denumire U.A.T.	Tronson	Pozitie km	Structura rutiera	
				Scenariul 1	**Scenariul 2**
			0+048,00 - 0+403,00;	Traseu cicloturistic amplasat paralel cu ampriza Drumului national DN 56A: • strat de uzura din mixtura asfaltica tip BA 8 rul; 50/70: 4 cm; • strat de baza din beton de ciment C16/20: 10 cm; • strat de fundatie din balast: 10 cm.	Traseu cicloturistic amplasat paralel cu ampriza Drumului national DN 56A: • strat de uzura din mixtura asfaltica tip BA 8 rul; 50/70: 4 cm; • strat de baza din balast stabilizat cu lianti hidraulici: 15 cm; • strat de fundatie din balast: 10 cm.
		Tronson 4	0+021,00 - 0+062,00	Traseu cicloturistic amplasat paralel cu ampriza Drumului national 56B: • strat de uzura din mixtura asfaltica tip BA 8 rul; 50/70: 4 cm; • strat de baza din beton de ciment C16/20: 10 cm; • strat de fundatie din balast: 10 cm.	Traseu cicloturistic amplasat paralel cu ampriza Drumului national 56B: • strat de uzura din mixtura asfaltica tip BA 8 rul; 50/70: 4 cm; • strat de baza din balast stabilizat cu lianti hidraulici: 15 cm; • strat de fundatie din balast: 10 cm.
			0+062,00 - 0+094,00 - dreapta	Traseu cicloturistic amplasat drumul national DN 56B la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSI INFRASTRUCTURA EXISTENTA	Traseu cicloturistic amplasat drumul national DN 56B la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA
			0+062,00 - 0+094,00 - stanga	Traseu cicloturistic amplasat paralel cu ampriza Drumului national 56B - banda de stocaj biciclisti: • strat de uzura din mixtura asfaltica tip BA 8 rul; 50/70: 4 cm; • strat de baza din beton de ciment C16/20: 10 cm; • strat de fundatie din balast: 10 cm.	Traseu cicloturistic amplasat paralel cu ampriza Drumului national 56B- banda de stocaj biciclisti: • strat de uzura din mixtura asfaltica tip BA 8 rul; 50/70: 4 cm; • strat de baza din balast stabilizat cu lianti hidraulici: 15 cm; • strat de fundatie din balast: 10 cm.

Nr. Crt.	Denumire U.A.T.	Tronson	Pozitie km	Structura rutiera	
				Scenariul 1	**Scenariul 2**
			0+094,00 - 6+220,00	Traseu cicloturistic amplasat drumul national DN 56Bla nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSI INFRASTRUCTURA EXISTENTA	Traseu cicloturistic amplasat drumul national DN 56Bla nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA
4	**U.A.T. Devesel**	*Tronson 1*	0+000,00 - 2+292,00	Traseu cicloturistic amplasat drumul national DN 56B la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA	Traseu cicloturistic amplasat drumul national DN 56B la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA
		Tronson 2	0+000,00 - 3+308,00	Traseu cicloturistic amplasat drumul judetean DJ 565 la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA	Traseu cicloturistic amplasat drumul judetean DJ 565 la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA
5	**U.A.T. Burila Mare**	*Tronson 1*	0+000,00 - 9+153,00	Traseu cicloturistic amplasat drumul judetean DJ 565 la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA	Traseu cicloturistic amplasat drumul judetean DJ 565 la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA
		Tronson 2	0+000,00 - 0+415,00; 1+335,00 - 1+540,00;	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi existente la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi existente la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII

Nr. Crt.	Denumire U.A.T.	Tronson	Pozitie km	Structura rutiera	
				Scenariul 1	**Scenariul 2**
				EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA	EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA
			0+415,00 - 1+335,00	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi la nivel de pamant: • Strat din macadam ordinar: 10 cm; • Strat din balast bogat in argila mim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta - Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi la nivel de pamant: • Strat din macadam penetrat: 10 cm; • Strat din piatra sparta : 14 cm; • Strat din balast : 12 cm; • Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.
		Tronson 3	0+000,00 - 6+075,00	Traseu cicloturistic amplasat pe drumul judetean DJ 565 la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA	Traseu cicloturistic amplasat pe drumul judetean DJ 565 la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA
		Tronson 4	0+000,00 - 0+031,00 - dreapta	Traseu cicloturistic amplasat pe drumul national DN 56B la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA	Traseu cicloturistic amplasat pe drumul national DN 56B la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA
			0+000,00 - 0+031,00 - stanga	Traseu cicloturistic amplasat paralel cu ampriza Drumului national 56B - banda de stocaj biciclisti: • strat de uzura din mixtura asfaltica tip BA 8 rul; 50/70:	Traseu cicloturistic amplasat paralel cu ampriza Drumului national 56B- banda de stocaj biciclisti: • strat de uzura din mixtura asfaltica tip BA 8 rul; 50/70:

Nr. Crt.	Denumire U.A.T.	Tronson	Pozitie km	Structura rutiera	
				Scenariul 1	**Scenariul 2**
				4 cm; • strat de baza din beton de ciment C16/20: 10 cm; • strat de fundatie din balast: 10 cm.	4 cm; • strat de baza din balast stabilizat cu lianti hidraulici: 15 cm; • strat de fundatie din balast: 10 cm.
			0+031,00 - 4+462,00	Traseu cicloturistic amplasat pe drumul national DN 56B la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA	Traseu cicloturistic amplasat pe drumul national DN 56B la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA
		Tronson 5	0+000,00 - 2+000,00	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi existente la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi existente la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA
			2+000,00 - 4+000,00	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi la nivel de balast: • Asternere balast in cantitate de maxim 300mc/km; • Scarificare si reprofilare platforma existenta; • Zestre din agregate existenta - Lucrari reglementate prin AND 554/2002.	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi la nivel de balast: • Asternere balast in cantitate de maxim 300mc/km; • Scarificare si reprofilare platforma existenta; • Zestre din agregate existenta - Lucrari reglementate prin AND 554/2002.
			4+000,00 - 4+676,00	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi la nivel de pamant: • Strat din macadam ordinar: 10 cm; • Strat din balast bogat in argila mim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm;	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi la nivel de pamant: • Strat din macadam penetrat: 10 cm; • Strat din piatra sparta : 14 cm; • Strat din balast : 12 cm; • Completare cu umplutura

Nr. Crt.	Denumire U.A.T.	Tronson	Pozitie km	Structura rutiera	
				Scenariul 1	**Scenariul 2**
				• Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta - Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul	de pamant-daca este cazul.
		Tronson 6	0+000,00 - 0+032,00 - dreapta	Traseu cicloturistic amplasat drumul national DN 56B la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA	Traseu cicloturistic amplasat drumul national DN 56B la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA
			0+000,00 - 0+032,00 - stanga	Traseu cicloturistic amplasat paralel cu ampriza Drumului national 56B - banda de stocaj biciclisti: • strat de uzura din mixtura asfaltica tip BA 8 rul; 50/70: 4 cm; • strat de baza din beton de ciment C16/20: 10 cm; • strat de fundatie din balast: 10 cm.	Traseu cicloturistic amplasat paralel cu ampriza Drumului national 56B- banda de stocaj biciclisti: • strat de uzura din mixtura asfaltica tip BA 8 rul; 50/70: 4 cm; • strat de baza din balast stabilizat cu lianti hidraulici: 15 cm; • strat de fundatie din balast: 10 cm.
			0+032,00 - 3+109,00	Traseu cicloturistic amplasat drumul national DN 56B la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA	Traseu cicloturistic amplasat drumul national DN 56B la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA
		Tronson 7	0+000,00 - 2+035,00	Traseu cicloturistic amplasat drumul judetean DJ 606 la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA	Traseu cicloturistic amplasat drumul judetean DJ 606 la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA

Nr. Crt.	Denumire U.A.T.	Tronson	Pozitie km	Structura rutiera	
				Scenariul 1	**Scenariul 2**
				FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA	FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA
6	**U.A.T. Gogosu**	*Tronson 1*	0+000,00 - 5+093,00	Traseu cicloturistic amplasat pe drumul judetean DJ 606 la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA	Traseu cicloturistic amplasat pe drumul judetean DJ 606 la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA
		Tronson 2	0+000,00 - 4+281,00	Traseu cicloturistic amplasat pe drumul national DN 56C la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA	Traseu cicloturistic amplasat pe drumul national DN 56C la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA
		Tronson 3	0+000,00 - 2+266,00	Traseu cicloturistic amplasat pe drumul judetean DJ 606G la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA	Traseu cicloturistic amplasat pe drumul judetean DJ 606G la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA
		Tronson 4	0+000,00 - 2+554,00	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam ordinar: 10 cm; • Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Scarificare, reprofilare si compactare platforma	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam penetrat: 10 cm; • Strat din piatra sparta : 14 cm; • Strat din balast : 12 cm; • Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.

Nr. Crt.	Denumire U.A.T.	Tronson	Pozitie km	Structura rutiera	
				Scenariul 1	**Scenariul 2**
				existenta - Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.	
7	**U.A.T. Gruia**	*Tronson 1*	0+000,00 - 0+785,00	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam ordinar: 10 cm; • Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta - Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam penetrat: 10 cm; • Strat din piatra sparta : 14 cm; • Strat din balast : 12 cm; • Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.
			0+785,00 - 4+800,00	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi existente la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi existente la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA
			4+800,00 - 5+975,00	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi existente la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi existente la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA
		Tronson 2	0+000,00 - 0+045,00 - stanga	Traseu cicloturistic amplasat paralel cu ampriza Drumului national 56C - banda de stocaj biciclisti: • strat de uzura din mixtura asfaltica tip BA 8 rul; 50/70: 4 cm; • strat de baza din beton de ciment C16/20: 10 cm;	Traseu cicloturistic amplasat paralel cu ampriza Drumului national 56C- banda de stocaj biciclisti: • strat de uzura din mixtura asfaltica tip BA 8 rul; 50/70: 4 cm; • strat de baza din balast stabilizat cu lianti hidraulici:

Nr. Crt.	Denumire U.A.T.	Tronson	Pozitie km	Structura rutiera	
				Scenariul 1	**Scenariul 2**
				• strat de fundatie din balast: 10 cm.	15 cm; • strat de fundatie din balast: 10 cm.
			0+000,00 - 0+045,00 - dreapta	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi existente la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi existente la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA
			0+045,00 - 7+350,00	Traseu cicloturistic amplasat pe drumul national DN 56C la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA	Traseu cicloturistic amplasat pe drumul national DN 56C la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA
8	**U.A.T. Pristol**	*Tronson 1*	0+000,00 - 0+900,00	Traseu cicloturistic amplasat pe drumul national DN 56C la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA	Traseu cicloturistic amplasat pe drumul national DN 56C la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA
		Tronson 2	0+000,00 - 3+590,00	Traseu cicloturistic amplasat pe drum de exploatare la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA	Traseu cicloturistic amplasat pe drum de exploatare la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA

Nr. Crt.	Denumire U.A.T.	Tronson	Pozitie km	Structura rutiera	
				Scenariul 1	**Scenariul 2**
			3+590,00 - 8+954,00	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam ordinar: 10 cm; • Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta - Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam penetrat: 10 cm; • Strat din piatra sparta : 14 cm; • Strat din balast : 12 cm; • Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.
9	**U.A.T. Garla Mare**	*Tronson 1*	0+000,00 - 3+731,00	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam ordinar: 10 cm; • Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta - Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam penetrat: 10 cm; • Strat din piatra sparta : 14 cm; • Strat din balast : 12 cm; • Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.
		Tronson 2	0+000,00 - 0+397,00	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi la nivel de pamant: • Strat din macadam ordinar: 10 cm; • Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta - Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi la nivel de pamant • Strat din macadam penetrat: 10 cm; • Strat din piatra sparta : 14 cm; • Strat din balast : 12 cm; • Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.
			0+397,00 - 1+699,00	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi existente la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi existente la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA

Nr. Crt.	Denumire U.A.T.	Tronson	Pozitie km	Structura rutiera	
				Scenariul 1	**Scenariul 2**
				FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA	FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA
		Tronson 3	0+000,00 - 0+104,00	Traseu cicloturistic amplasat drumul national DN 56C la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA	Traseu cicloturistic amplasat drumul national DN 56C la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA
		Tronson 4	0+000,00 - 0+849,00; 0+877,00 - 0+919,00; 0+952,00 - 1+053,00; 1+085,00 - 1+191,00; 1+221,00 - 1+326,00; 1+355,00 - 1+460,00; 1+490,00 - 1+613,00	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi la nivel de balast: • Asternere balast in cantitate de maxim 300mc/km; • Scarificare si reprofilare platforma existenta; • Zestre din agregate existenta - Lucrari reglementate prin AND 554/2002.	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi la nivel de balast: • Asternere balast in cantitate de maxim 300mc/km; • Scarificare si reprofilare platforma existenta; • Zestre din agregate existenta - Lucrari reglementate prin AND 554/2002.
			0+849,00 - 0+877,00; 0+919,00 - 0+952,00; 1+053,00 - 1+085,00; 1+191,00 - 1+221,00; 1+326,00 - 1+355,00; 1+460,00 - 1+490,00; 1+613,00 - 1+845,00	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi existente la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi existente la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA
		Tronson 5	0+000,00 - 2+406,00	Traseu cicloturistic amplasat pe drumul national DN 56C la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE.	Traseu cicloturistic amplasat pe drumul national DN 56C la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE.

Nr. Crt.	Denumire U.A.T.	Tronson	Pozitie km	Structura rutiera	
				Scenariul 1	**Scenariul 2**
				TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA	TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA
10	**U.A.T. Vrata**	*Tronson 1*	0+000,00 - 4+626,00	Traseu cicloturistic amplasat drumul national DN 56C la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA	Traseu cicloturistic amplasat drumul national DN 56C la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA
11	**U.A.T. Salcia**	*Tronson 1*	0+000,00 - 3+263,00	Traseu cicloturistic amplasat pe drumul national DN 56C la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA	Traseu cicloturistic amplasat pe drumul national DN 56C la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA
		Tronson 2	0+000,00 - 9+600,00; 10+715,00 - 10+795,00	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam ordinar: 10 cm; • Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta - Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam penetrat: 10 cm; • Strat din piatra sparta : 14 cm; • Strat din balast : 12 cm; • Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.
			9+600,00 - 10+715,00	Traseu cicloturistic amplasat pe dig de protectie Dunare: • Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Decapare strat vegetal: 10 cm;	Traseu cicloturistic amplasat pe dig de protectie Dunare: • Strat din macadam penetrat: 10 cm; • Strat din piatra sparta : 14 cm; • Strat din balast : 12 cm; • Completare cu umplutura

Nr. Crt.	Denumire U.A.T.	Tronson	Pozitie km	Structura rutiera	
				Scenariul 1	**Scenariul 2**
				• Completare cu umplutura de pamant - daca este cazul • Umplutura existenta dig de protectie.	de pamant-daca este cazul.

JUDETUL DOLJ

Nr. Crt.	Denumi-re U.A.T.	Tronson	Pozitie km	Structura rutiera	
				Scenariul 1	**Scenariul 2**
1	U.A.T. Cetate	Tronson 1	0+000,00 - 10+823,00	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam ordinar: 10 cm; • Strat din balast bogat in argila mim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta - Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam penetrat: 10 cm; • Strat din piatra sparta : 14 cm; Strat din balast : 12 cm; • Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.
2	U.A.T. Maglavit	Tronson 2	0+000,00 - 1+900,00 si 2+730,00 – 9+076,00	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam ordinar: 10 cm; • Strat din balast bogat in argila mim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta - Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam penetrat: 10 cm; • Strat din piatra sparta : 14 cm; Strat din balast : 12 cm; • Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.

Nr. Crt.	Denumire U.A.T.	Tronson	Pozitie km	Structura rutiera	
				Scenariul 1	**Scenariul 2**
			1+900,00 - 2+730,00	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi la nivel de balast: • Asternere balast in cantitate de maxim 300mc/km; • Scarificare si reprofilare platforma existenta; • Zestre din agregate existenta - Lucrari reglementate prin AND 554/2002.	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi la nivel de balast: • Asternere balast in cantitate de maxim 300mc/km; • Scarificare si reprofilare platforma existenta; • Zestre din agregate existenta - Lucrari reglementate prin AND 554/2002.
3	U.A.T. Calafat	Tronson 3.1	0+000,00 - 2+980,00	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam ordinar: 10 cm; • Strat din balast bogat in argila mim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta - Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam penetrat: 10 cm; • Strat din piatra sparta : 14 cm; Strat din balast : 12 cm; • Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.
			2+980,00-3+492,00	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA (dala de beton)	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA (dala de beton)

Nr. Crt.	Denumi-re U.A.T.	Tronson	Pozitie km	Structura rutiera	
				Scenariul 1	**Scenariul 2**
		Tronson 3.2	0+000,00 – 0+250,00	Traseu cicloturistic amplasat paralel cu ampriza Drumului national DN55: • strat de uzura din mixtura asfaltica tip BA 8 rul; 50/70: 4 cm; • strat de baza din beton de ciment C16/20: 10 cm; • strat de fundatie din balast: 10 cm.	Traseu cicloturistic amplasat paralel cu ampriza Drumului national 54A: • strat de uzura din mixtura asfaltica tip BA 8 rul; 50/70: 4 cm; • strat de baza din balast stabilizat cu lianti hidraulici: 15 cm; • strat de fundatie din balast: 10 cm.
			0+250,00 - 5+278,00	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi la nivel de balast: • Asternere balast in cantitate de maxim 300mc/km; • Scarificare si reprofilare platforma existenta; • Zestre din agregate existenta - Lucrari reglementate prin AND 554/2002.	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi la nivel de balast: • Asternere balast in cantitate de maxim 300mc/km; • Scarificare si reprofilare platforma existenta; • Zestre din agregate existenta - Lucrari reglementate prin AND 554/2002.
		Tronson 3.3	0+000,00 - 2+548,00	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA

Nr. Crt.	Denumire U.A.T.	Tronson	Pozitie km	Structura rutiera	
				Scenariul 1	**Scenariul 2**
		Tronson 3.4		Traseu cicloturistic amplasat pe strazi la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA
		Tronson 3.5	0+000,00 - 8+903,00	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA
4	U.A.T. Ciupercenii Noi	Tronson 4.1	0+000,00 - 4+150,00	Traseu cicloturistic amplasat pe drumul judetean DJ 553 la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA	Traseu cicloturistic amplasat pe drumul judetean DJ 553 la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA

Nr. Crt.	Denumire U.A.T.	Tronson	Pozitie km	Structura rutiera	
				Scenariul 1	Scenariul 2
		Tronson 4.2	0+000,00 - 3+810,00	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam ordinar: 10 cm; • Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta - Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam penetrat: 10 cm; • Strat din piatra sparta : 14 cm; Strat din balast : 12 cm; • Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.
		Tronson 4.3	0+000,00 - 1+308,00	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam ordinar: 10 cm; • Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta - Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam penetrat: 10 cm; • Strat din piatra sparta : 14 cm; Strat din balast : 12 cm; • Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.
		Tronson 4.4	0+000,00 - 4+910,00	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam ordinar: 10 cm; • Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta - Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam penetrat: 10 cm; • Strat din piatra sparta : 14 cm; Strat din balast : 12 cm; • Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.

Nr. Crt.	Denumire U.A.T.	Tronson	Pozitie km	Structura rutiera	
				Scenariul 1	Scenariul 2
5	U.A.T. Desa	Tronson 5	0+000,00 - 10+458,00	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam ordinar: 10 cm; • Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta - Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam penetrat: 10 cm; • Strat din piatra sparta : 14 cm; Strat din balast : 12 cm; • Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.
6	U.A.T. Poiana Mare	Tronson 6.1	0+000,00 - 1+742,00	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam ordinar: 10 cm; • Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta - Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam penetrat: 10 cm; • Strat din piatra sparta : 14 cm; Strat din balast : 12 cm; • Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.
		Tronson 6.2	0+000,00 - 3+696,00	Traseu cicloturistic amplasat pe dig de protectie Dunare: • Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Decapare strat vegetal: 10 cm; • Completare cu umplutura de pamant - daca este cazul • Umplutura existenta dig de protectie.	Traseu cicloturistic amplasat pe dig de protectie Dunare: • Strat din macadam penetrat: 10 cm; • Strat din piatra sparta : 14 cm; Strat din balast : 12 cm; • Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.

Nr. Crt.	Denumire U.A.T.	Tronson	Pozitie km	Structura rutiera	
				Scenariul 1	**Scenariul 2**
7	U.A.T. Piscu Vechi	Tronson 7.1	0+000,00 - 0+532,00	Traseu cicloturistic amplasat pe dig de protectie Dunare: • Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Decapare strat vegetal: 10 cm; • Completare cu umplutura de pamant - daca este cazul • Umplutura existenta dig de protectie.	Traseu cicloturistic amplasat pe dig de protectie Dunare: • Strat din macadam penetrat: 10 cm; • Strat din piatra sparta : 14 cm; Strat din balast : 12 cm; • Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.
		Tronson 7.2	0+000,00 - 5+027,00	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam ordinar: 10 cm; • Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta - Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam penetrat: 10 cm; • Strat din piatra sparta : 14 cm; Strat din balast : 12 cm; • Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.
		Tronson 7.3	0+000,00 - 5+842,00	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA

Nr. Crt.	Denumire U.A.T.	Tronson	Pozitie km	Structura rutiera	
				Scenariul 1	**Scenariul 2**
		Tronson 7.4	0+000,00 - 0+315,00; 0+980,00 - 1+092,00.	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi la nivel de balast: • Asternere balast in cantitate de maxim 300mc/km; • Scarificare si reprofilare platforma existenta; • Zestre din agregate existenta - Lucrari reglementate prin AND 554/2002.	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi la nivel de balast: • Asternere balast in cantitate de maxim 300mc/km; • Scarificare si reprofilare platforma existenta; • Zestre din agregate existenta - Lucrari reglementate prin AND 554/2002.
			0+315,00 - 0+980,00	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA
8	U.A.T. Ghidici	Tronson 8.1	0+000,00 - 1+735,00	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam ordinar: 10 cm; • Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta - Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam penetrat: 10 cm; • Strat din piatra sparta : 14 cm; Strat din balast : 12 cm; • Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.

Nr. Crt.	Denumire U.A.T.	Tronson	Pozitie km	Structura rutiera	
				Scenariul 1	**Scenariul 2**
		Tronson 8.2	0+000,00 - 0+015,00	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi la nivel de balast: • Asternere balast in cantitate de maxim 300mc/km; • Scarificare si reprofilare platforma existenta; • Zestre din agregate existenta - Lucrari reglementate prin AND 554/2002.	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi la nivel de balast: • Asternere balast in cantitate de maxim 300mc/km; • Scarificare si reprofilare platforma existenta; • Zestre din agregate existenta - Lucrari reglementate prin AND 554/2002.
			0+015,00 - 1+182,00	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA
		Tronson 8.3	0+000,00 - 2+442,00	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam ordinar: 10 cm; • Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta - Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam penetrat: 10 cm; • Strat din piatra sparta : 14 cm; Strat din balast : 12 cm; • Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.

Nr. Crt.	Denumire U.A.T.	Tronson	Pozitie km	Structura rutiera	
				Scenariul 1	Scenariul 2
		Tronson 8.4	0+000,00 - 3+121,00	Traseu cicloturistic amplasat pe dig de protectie Dunare: • Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Decapare strat vegetal: 10 cm; • Completare cu umplutura de pamant - daca este cazul • Umplutura existenta dig de protectie.	Traseu cicloturistic amplasat pe dig de protectie Dunare: • Strat din macadam penetrat: 10 cm; • Strat din piatra sparta : 14 cm; Strat din balast : 12 cm; • Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.
9	U.A.T. Rast	Tronson 9	0+000,00 - 8+697,00	Traseu cicloturistic amplasat pe dig de protectie Dunare: • Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Decapare strat vegetal: 10 cm; • Completare cu umplutura de pamant - daca este cazul • Umplutura existenta dig de protectie.	Traseu cicloturistic amplasat pe dig de protectie Dunare: • Strat din macadam penetrat: 10 cm; • Strat din piatra sparta : 14 cm; Strat din balast : 12 cm; • Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.
10	U.A.T. Negoi	Tronson 10	0+000,00 - 3+377,00	Traseu cicloturistic amplasat pe dig de protectie Dunare: • Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Decapare strat vegetal: 10 cm; • Completare cu umplutura de pamant - daca este cazul • Umplutura existenta dig de protectie.	Traseu cicloturistic amplasat pe dig de protectie Dunare: • Strat din macadam penetrat: 10 cm; • Strat din piatra sparta : 14 cm; Strat din balast : 12 cm; • Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.

Nr. Crt.	Denumire U.A.T.	Tronson	Pozitie km	Structura rutiera	
				Scenariul 1	Scenariul 2
11	U.A.T. Catane	Tronson 11	0+000,00 - 3+115,00	Traseu cicloturistic amplasat pe dig de protectie Dunare: • Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Decapare strat vegetal: 10 cm; • Completare cu umplutura de pamant - daca este cazul • Umplutura existenta dig de protectie.	Traseu cicloturistic amplasat pe dig de protectie Dunare: • Strat din macadam penetrat: 10 cm; • Strat din piatra sparta : 14 cm; Strat din balast : 12 cm; • Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.
12	U.A.T. Bistret	Tronson 12	0+000,00 – 10+185,00 si 11+250,00 - 11+400,00	Traseu cicloturistic amplasat pe dig de protectie Dunare: • Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Decapare strat vegetal: 10 cm; • Completare cu umplutura de pamant - daca este cazul • Umplutura existenta dig de protectie.	Traseu cicloturistic amplasat pe dig de protectie Dunare: • Strat din macadam penetrat: 10 cm; • Strat din piatra sparta : 14 cm; Strat din balast : 12 cm; • Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.
			10+185,00 - 11+250,00	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam ordinar: 10 cm; • Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta - Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam penetrat: 10 cm; • Strat din piatra sparta : 14 cm; Strat din balast : 12 cm; • Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.

Nr. Crt.	Denumire U.A.T.	Tronson	Pozitie km	Structura rutiera	
				Scenariul 1	Scenariul 2
13	U.A.T. Carna	Tronson 13	0+000,00 - 7+893,00	Traseu cicloturistic amplasat pe dig de protectie Dunare: • Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Decapare strat vegetal: 10 cm; • Completare cu umplutura de pamant - daca este cazul • Umplutura existenta dig de protectie.	Traseu cicloturistic amplasat pe dig de protectie Dunare: • Strat din macadam penetrat: 10 cm; • Strat din piatra sparta : 14 cm; Strat din balast : 12 cm; • Completare cu umplutura de pamant- daca este cazul.
14	U.A.T. Macesu de Jos	Tronson 14	0+000,00 - 2+283,00	Traseu cicloturistic amplasat pe dig de protectie Dunare: • Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Decapare strat vegetal: 10 cm; • Completare cu umplutura de pamant - daca este cazul • Umplutura existenta dig de protectie.	Traseu cicloturistic amplasat pe dig de protectie Dunare: • Strat din macadam penetrat: 10 cm; • Strat din piatra sparta : 14 cm; Strat din balast : 12 cm; • Completare cu umplutura de pamant- daca este cazul.
15	U.A.T. Gighera	Tronson 15.1	0+000,00 - 17+407,00	Traseu cicloturistic amplasat pe dig de protectie Dunare: • Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Decapare strat vegetal: 10 cm; • Completare cu umplutura de pamant - daca este cazul • Umplutura existenta dig de protectie.	Traseu cicloturistic amplasat pe dig de protectie Dunare: • Strat din macadam penetrat: 10 cm; • Strat din piatra sparta : 14 cm; Strat din balast : 12 cm; • Completare cu umplutura de pamant- daca este cazul.

Nr. Crt.	Denumire U.A.T.	Tronson	Pozitie km	Structura rutiera	
				Scenariul 1	Scenariul 2
		Tronson 15.2	0+000,00 - 0+009,00; 0+630,00 - 0+634,00.	Traseu cicloturistic amplasat pe dig de protectie Dunare: • Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Decapare strat vegetal: 10 cm; • Completare cu umplutura de pamant - daca este cazul • Umplutura existenta dig de protectie.	Traseu cicloturistic amplasat pe dig de protectie Dunare: • Strat din macadam penetrat: 10 cm; • Strat din piatra sparta : 14 cm; Strat din balast : 12 cm; • Completare cu umplutura de pamant- daca este cazul.
			0+012,00 - 0+050,00	Traseu cicloturistic amplasat paralel cu ampriza Drumului national 54A: • strat de uzura din mixtura asfaltica tip BA 8 rul; 50/70: 4 cm; • strat de baza din beton de ciment C16/20: 10 cm; • strat de fundatie din balast: 10 cm.	Traseu cicloturistic amplasat paralel cu ampriza Drumului national 54A: • strat de uzura din mixtura asfaltica tip BA 8 rul; 50/70: 4 cm; • strat de baza din balast stabilizat cu lianti hidraulici: 15 cm; • strat de fundatie din balast: 10 cm.
			0+050,00 - 0+630,00	Traseu cicloturistic amplasat pe drumul national la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA	Traseu cicloturistic amplasat pe drumul national la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA

Nr. Crt.	Denumire U.A.T.	Tronson	Pozitie km	Structura rutiera	
				Scenariul 1	**Scenariul 2**
		Tronson 15.3	0+000,00 - 0+922,00	Traseu cicloturistic implementat de ABA Jiu: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA	Traseu cicloturistic implementat de ABA Jiu: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA
		Tronson 15.4	0+000,00 - 0+325,00	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam ordinar: 10 cm; • Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta - Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam penetrat: 10 cm; • Strat din piatra sparta : 14 cm; Strat din balast : 12 cm; • Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.
16	U.A.T. Ostroveni	Tronson 16.1	0+000,00 - 6+281,00	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam ordinar: 10 cm; • Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta - Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam penetrat: 10 cm; • Strat din piatra sparta : 14 cm; Strat din balast : 12 cm; • Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.

Nr. Crt.	Denumire U.A.T.	Tronson	Pozitie km	Structura rutiera	
				Scenariul 1	Scenariul 2
		Tronson 16.2	0+000,00 - 1+424,00	Traseu cicloturistic amplasat pe drumul national la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA	Traseu cicloturistic amplasat pe drumul national la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA
		Tronson 16.3	0+000,00 - 1+425,00	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA
			1+425,00 - 2+218,00	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi la nivel de balast: • Asternere balast in cantitate de maxim 300mc/km; • Scarificare si reprofilare platforma existenta; • Zestre din agregate existenta - Lucrari reglementate prin AND 554/2002.	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi la nivel de balast: • Asternere balast in cantitate de maxim 300mc/km; • Scarificare si reprofilare platforma existenta; • Zestre din agregate existenta - Lucrari reglementate prin AND 554/2002.

Nr. Crt.	Denumire U.A.T.	Tronson	Pozitie km	Structura rutiera	
				Scenariul 1	Scenariul 2
		Tronson 16.4	0+000,00 - 3+597,00	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam ordinar: 10 cm; • Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta - Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam penetrat: 10 cm; • Strat din piatra sparta : 14 cm; Strat din balast : 12 cm; • Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.
		Tronson 16.5	0+000,00 - 1+105,00	Traseu cicloturistic amplasat pe terenuri la nivel de pamant: • Strat din macadam ordinar: 10 cm; • Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta - Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.	Traseu cicloturistic amplasat pe terenuri la nivel de pamant: • Strat din macadam penetrat: 10 cm; • Strat din piatra sparta : 14 cm; Strat din balast : 12 cm; • Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.
17	U.A.T. Bechet	Tronson 17.1	0+000,00 - 1+057,00	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam ordinar: 10 cm; • Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta - Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam penetrat: 10 cm; • Strat din piatra sparta : 14 cm; Strat din balast : 12 cm; • Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.

Nr. Crt.	Denumire U.A.T.	Tronson	Pozitie km	Structura rutiera	
				Scenariul 1	**Scenariul 2**
		Tronson 17.2	0+000,00 - 0+828,00; 3+589,00 - 3+700,00; 4+080,00 - 4+394,00.	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi la nivel de balast: • Asternere balast in cantitate de maxim 300mc/km; • Scarificare si reprofilare platforma existenta; • Zestre din agregate existenta - Lucrari reglementate prin AND 554/2002.	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi la nivel de balast: • Asternere balast in cantitate de maxim 300mc/km; • Scarificare si reprofilare platforma existenta; • Zestre din agregate existenta - Lucrari reglementate prin AND 554/2002.
			0+828,00 - 1+920,00; 1+920,00 - 3+589,00; 3+700,00 - 4+080,00.	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA
		Tronson 17.3	0+000,00 - 1+035,00	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam ordinar: 10 cm; • Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta - Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam penetrat: 10 cm; • Strat din piatra sparta : 14 cm; Strat din balast : 12 cm; • Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.

Nr. Crt.	Denumire U.A.T.	Tronson	Pozitie km	Structura rutiera	
				Scenariul 1	**Scenariul 2**
18	U.A.T. Calarasi	Tronson 18	0+000,00 - 7+412,00	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam ordinar: 10 cm; • Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta - Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam penetrat: 10 cm; • Strat din piatra sparta : 14 cm; Strat din balast : 12 cm; • Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.
19	U.A.T. Dabuleni	Tronson 19	0+000,00 - 6+750,00	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam ordinar: 10 cm; • Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta - Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam penetrat: 10 cm; • Strat din piatra sparta : 14 cm; Strat din balast : 12 cm; • Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.

JUDETUL OLT

Nr. Crt.	U.A.T.	Pozitie km	Structura rutiera
			Scenariul 1
1	Tronson 1.1 - U.A.T. Ianca	0+ 000,00 – 9-243,00	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam ordinar: 10 cm; • Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta - Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.
	Tronson 1.2 - U.A.T. Ianca	0+000,00 - 3+117,00	Traseu cicloturistic amplasat pe dig de protectie Dunare: • Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Decapare strat vegetal: 10 cm; • Completare cu umplutura de pamant - daca este cazul • Umplutura existenta dig de protectie.
2	Tronson 2 - U.A.T. Grojdibodu	0+000,00 - 5+169,00	Traseu cicloturistic amplasat pe dig de protectie Dunare: • Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Decapare strat vegetal: 10 cm; • Completare cu umplutura de pamant - daca este cazul • Umplutura existenta dig de protectie.
3	Tronson 3 - U.A.T. Gura Padinii	0+000,00 - 6+547,00	Traseu cicloturistic amplasat pe dig de protectie Dunare: • Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Decapare strat vegetal: 10 cm; • Completare cu umplutura de pamant - daca este cazul • Umplutura existenta dig de protectie.

4	Tronson 4 - U.A.T. Orlea	0+000,00 - 6+547,00	Traseu cicloturistic amplasat pe dig de protectie Dunare: • Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Decapare strat vegetal: 10 cm; • Completare cu umplutura de pamant - daca este cazul • Umplutura existenta dig de protectie.
5	Tronson 5.1 - U.A.T. Corabia	0+000,00 - 5+903,00	Traseu cicloturistic amplasat pe dig de protectie Dunare: • Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Decapare strat vegetal: 10 cm; • Completare cu umplutura de pamant - daca este cazul • Umplutura existenta dig de protectie.
	Tronson 5.2 - U.A.T. Corabia	0+000,00 - 0+700,00	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare balastate: • Asternere balast in cantitate de maxim 300mc/km; • Scarificare si reprofilare platforma existenta; • Zestre din agregate existenta - Lucrari reglementate prin AND 554/2002.
		0+700,00 - 1+173,00	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam ordinar: 10 cm; • Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta - Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.

	Tronson 5.3 - U.A.T. Corabia	0+000,00 – 0+412,00	Traseu cicloturistic amplasat paralel cu ampriza Drumului national 54A: • strat de uzura din mixtura asfaltica tip BA 8 rul; 50/70: 4 cm; • strat de baza din beton de ciment C16/20: 10 cm; • strat de fundatie din balast: 10 cm.
	Tronson 5.4 - U.A.T. Corabia	0+000,00 - 1+430,00	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi existente balastate: • Asternere balast in cantitate de maxim 300mc/km; • Scarificare si reprofilare platforma existenta; • Zestre din agregate existenta - Lucrari reglementate prin AND 554/2002.
		1+430,00 - 2+166,00	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi la nivel de pamant: • Strat din macadam ordinar: 10 cm; • Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta - Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.
	Tronson 5.5 - U.A.T. Corabia	0+000,00 - 0+713,00	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi la nivel de dala din beton: **NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA**

5.2. Selectarea si justificarea scenariului/optiunii optim(e) recomandat(e)

Varianta 1

AVANTAJE

– stabilizarea cu enzime speciale confera straturilor alcatuite din aceste materiale o rigiditate ridicata, care determina tensiuni reduse transmise la nivelul patului drumului;

– costuri de realizare medii;

– costuri de intretinere mici;

– durata de executie medie;

– reducerea gradului de poluare.

DEZAVANTAJE

– un confort mai redus in trafic.

Varianta 2

AVANTAJE

– permeabilitatea mare a sistemului rutier;

– confort deosebit in trafic;

DEZAVANTAJE

- costuri foarte mari de executie;
- costuri foarte mari de intretinere;
- perioada mare de executie;

Tinand seama de eficienta si de criteriile tehnico-economice, recomandam ca solutie de modernizare a traseului analizat, Varianta 1, acesta avand costurile initiale de executie mai reduse.

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

a. Obţinerea si amenajarea terenului

Terenul ocupat de traseul cicloturistic propus ce face obiectul prezentei documentatii este situata in administrarea unitatii administrativ teritoriale Mehedinti. Terenul respectiv se afla in proprietatea publica/drept de proprietate U.A.T. Mehedinti, U.A.T. Dolj si U.A.T. Olt si a parternerilor din comune, orase si municipii traversate.

b. Asigurarea utilităţilor necesare funcţionării obiectivului

Nu este cazul

c. Solutia tehnica, cuprinzand descrierea, din punct de vedere tehnologic, constructiv, tehnic, functional-arhitectural şi economic, a principalelor lucrari pentru investitia de baza, corelata cu nivelul calitativ, tehnic şi de performanta ce rezulta din indicatorii tehnico-economici propusi

JUDETUL MEHEDINTI

In ceea ce priveste traseul cicloturistic in judetul Mehedinti, acesta are punctul de inceput Gara Municipiului Drobeta - Turnu - Severin (CF 64930) si are punctul de sfarsit traseu *limita dintre U.A.T. SALCIA JUDET MEHEDINTI – U.A.T. CETATE JUDET DOLJ (Sfarsit drum de exploatare cu CF51798 si inceput canal CN527/2 cf 38143).*

Traseul cicloturistic, de pe raza judetului Mehedinti strabate urmatoarele U.A.T. – uri:

Nr. Crt.	Denumire U.A.T.	Tronson	Lun-gime (km)	Amplasament Traseu cicloturistic
1	U.A.T. Drobeta-Turnu Severin	Tronson 1.1	3,927	Strazi Mun. Drobeta-Turnu Severin
		Tronson 1.2	1,908	Drum judetean DJ 607A
2	U.A.T. Simian	Tronson 2.1	0,720	Drum judetean DJ 607A
		Tronson 2.2	4,250	Drumuri comunale DC 23 si DC 21
		Tronson 2.3	0,313	Drum european E70
		Tronson 2.4	0,370	Strada Nationala
		Tronson 2.5	3,127	Drum national DN56A
3	U.A.T. Hinova	Tronson 3.1	4,805	Drum national DN56A
		Tronson 3.2	1,831	Strazi comuna Hinova
		Tronson 3.3	0,403	Drum national DN56A
		Tronson 3.4	6,199	Drum national DN56B
4	U.A.T. Devesel	Tronson 4.1	2,292	Drum national DN56B
		Tronson 4.2	3,308	Drum judetean DJ 565
5	U.A.T. Burila Mare	Tronson 5.1	9,153	Drum judetean DJ 565
		Tronson 5.2	1,540	Strazi comuna Burila Mare
		Tronson 5.3	6,075	Drum judetean DJ 565
		Tronson 5.4	4,462	Drum national DN56B
		Tronson 5.5	4,676	Drum comunal DC 109 si strazi comuna Burila Mare
		Tronson 5.6	3,109	Drum national DN56B

Nr. Crt.	Denumire U.A.T.	Tronson	Lun-gime (km)	Amplasament Traseu cicloturistic
		Tronson 5.7	2,035	Drum judetean DJ 606
6	U.A.T. Gogosu	Tronson 6.1	5,093	Drum judetean DJ 606
		Tronson 6.2	4,281	Drum national DN56C
		Tronson 6.3	2,266	Drum judetean DJ 606G
		Tronson 6.4	2,554	Drumuri de exploatare
7	U.A.T. Gruia	Tronson 7.1	5,975	Drumuri de exploatare si strazi comuna Gruia
		Tronson 7.2	7,350	Drum national DN56C
8	U.A.T. Pristol	Tronson 8.1	0,900	Drum national DN56C
		Tronson 8.2	8,594	Drumuri de exploatare
9	U.A.T. Garla Mare	Tronson 9.1	3,731	Drumuri de exploatare
		Tronson 9.2	1,699	Strazi comuna Garla Mare
		Tronson 9.3	0,104	Drum national DN56C
		Tronson 9.4	1,845	Strazi comuna Garla Mare
		Tronson 9.5	2,406	Drum national DN56C
10	U.A.T. Vrata	Tronson 10	4,626	Drum national DN56C
11	U.A.T. Salcia	Tronson 11.1	3,263	Drum national DN56C
		Tronson 11.2	10,795	Drumuri de exploatare
Lungime totala aproximativa			130,345	

Caracteristicile tehnice ale traseului cicloturistic:

1. U.A.T. Drobeta-Turnu Severin

Traseul cicloturistic in lungime apoximativa de 5,835 km (compus din tronson 1.1 de 3,927 km; tronson 1.2 de 1,908 km) propus pentru a traversa U.A.T. Drobeta-Turnu- Severin are ca punct de inceput Gara Municipiului Drobeta - Turnu - Severin si ca punct de sfarsit limita U.A.T. Simian. Traseul se afla in intravilanul localitatii Municipiului Drobeta - Turnu - Severin.

Tronsonul 1.1 cuprins intre Gara Municipiului Drobeta - Turnu - Severin si Sensul Giratoriu Calea Craiovei se suprapune cu reteua de piste pentru biciclisti, piste pe care le vom incadra in traseul cicloturistic.

Tronsonul 1.2 se suprapune cu reteaua drumurilor judetene existente(DJ 607A).

Tronson 1.1 - U.A.T. Drobeta-Turnu- Severin

- Lungime traseu cicloturistic: 3,927 km;
- Rastel parcare bicilete 10 locuri: 2 buc.;
- Numar indicatoare: 55 buc.

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***
  - ***NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE.***
- ***TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSI INFRASTRUCTURA EXISTENTA***

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 1 in lungime de 3,927 km propus se suprapune cu pista de biciclete existente din intravilanul localitatii. Traseul cicloturistic va folosi infrastructura existenta a strazilor din interiorul orasului. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de pista existente.

Tronson 1.2 - U.A.T. Drobeta-Turnu- Severin

- Lungime traseu cicloturistic: 1,908 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 2,00 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 1,50%;
- Lungime borduri 10x15 cm :149,00 ml
- Numar indicatoare: 39 buc.

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***

Pozitie km	***Scenariu recomandat:***
0+000,00 - 0+071,00	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi existente asfaltate in interiorul orasului: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA - SE VOR REALIZA MARCAJE TRANSVERSAL SI LONGITUDINALE;
0+071,00 - 0+148,00	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi existente asfaltate in interiorul orasului: • strat de uzura din mixtura asfaltica tip BA 8 rul; 50/70: 4 cm; • strat de baza din beton de ciment C16/20: 10 cm; • strat de fundatie din balast: 10 cm.
0+148,00 - 1+908,00	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi existente asfaltate in interiorul orasului: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 2 in lungime de 1,907 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor judetene existente(DJ 607A). Traseul cicloturistic va folosi infrastructura existenta a drumului judetean DJ 607A, cu exceptia tronsonului dintre pozitiile km 0+071,00 - 0+148,00 unde traseul cicloturistic va fi amplasat paralel cu ampriza drumului judetean existent(DJ 607A). In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de pista existente.

2. U.A.T. Simian

Traseul cicloturistic in lungime aproximativ de 8,780 km (compus din tronson 2.1 de 0,720 km; tronson 2.2 de 4,250 km; tronson 2.3 de 0,313 km; tronson 2.4 de 0,370 km si tronson 2.5 de 3,127 km) propus pentru a traversa U.A.T. Simian are ca punct de inceput limita U.A.T. Drobeta - Turnu - Severin si ca punct de sfarsit limita U.A.T. Hinova. Traseul se afla in intravilanul si extravilanul localitatii Simian.

Tronsonul 2.1 de 0,720 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri de judetene existente din intravilanul si extravilanul localitatii Simian (DJ 607A).

Tronsonul 2.2 de 4,250 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor comunale existente din intravilanul si extravilanul localitatii Simian (DC 23 si DC 21).

Tronsonul 2.3 de 0,370 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor europene existente din extravilanul localitatii Simian (DE 70).

Tronsonul 2.4 de 0,370 km propus se suprapune cu reteaua strazilor locale existente din intavilanul localitatii Simian (Strada Nationala).

Tronsonul 2.5 in lungime de 3,127 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor nationale existente din intavilanul si extravilanul localitatii Simian (DN56A).

Tronson 2.1 - U.A.T. Simian

- Lungime traseu cicloturistic: 0,720 km;
- Numar indicatoare: 8 buc.

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***
  - ***NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE.***
  - ***TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSI INFRASTRUCTURA EXISTENTA***

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 2.1 de 0,720 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri de judetene existente din intravilanul si extravilanul localitatii Simian (DJ 607A). Traseul cicloturistic va folosi infrastructura existenta a drumului judetean DJ 607A. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drum existente.

Tronson 2.2 - U.A.T. Simian

- Lungime traseu cicloturistic: 4,250 km;
- Suprafata banda stocaj biciclisti: 90,00 mp;
- Lungime rigola carosabila: 40,00 mp
- Suprafata spatiu verde: 5,00 mp;
- Lungime borduri 10x15 cm :40,00 ml
- Lungime borduri 20x25 cm :12,00 ml
- Numar indicatoare: 62 buc.

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***

Pozitie km	***Scenariu recomandat:***
0+000,00 - 2+985,00; 3+316,00 - 4+250,00.	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri comunale asfaltate: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA
2+985,00 - 3+316,00; stanga	Traseu cicloturistic amplasat paralel cu ampriza drumului comunal - banda de stocaj biciclisti: • strat de uzura din mixtura asfaltica tip BA 8 rul; 50/70: 4 cm; • strat de baza din beton de ciment C16/20: 10 cm; • strat de fundatie din balast: 10 cm.
2+985,00 - 3+316,00; dreapta	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri comunale asfaltate: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 2.2 de 4,250 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor comunale existente din intravilanul si extravilanul localitatii Simian (DC 23 si DC 21). Traseul cicloturistic va folosi infrastructura existenta a drumurilor comunale DC 23 si DC 21, cu exceptia tronsonului cuprins intre pozitiile kilometrice 0+062,00 - 0+094,00 unde pe partea stanga se va realiza banda de stocaj biciclisti iar pe partea dreapta circulatia se va desfasura pe partea carosabila drumurilor comunale. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drum existente.

- ***Lucrari de colectare si evacuare dirijata a apelor pluviale:***

In vederea evacuarii apelor in dreptul benzii de stocaj biciclisti s-au prevazut 40 ml de rigola carosabila. *Rigolele carosabile prefabricate* se vor aseza pe un strat de beton de ciment C20/25 in grosime de 15,0 cm si un strat de balast in grosime de 20,0 cm.

Tronson 2.3 - U.A.T. Simian

- Lungime traseu cicloturistic: 0,313 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 2,00 - 2,50 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 1,50%;
- Suprafata traseu cicloturistic: 700,00 mp;
- Lungime rigola carosabila: 74,00 mp
- Lungime parapet de protectie tip H2: 42 ml;
- Numar indicatoare: 26 buc.

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***

Traseu cicloturistic amplasat paralel cu ampriza drumului euronean E70:

• strat de uzura din mixtura asfaltica tip BA 8 rul; 50/70: 4 cm;
• strat de baza din beton de ciment C16/20: 10 cm;
• strat de fundatie din balast: 10 cm.

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 2.3 de 0,370 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor europene existente din extravilanul localitatii Simian (E 70). Traseu cicloturistic va fi amplasat paralel cu ampriza drumului european E70 .In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drum existente. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

- ***Lucrari de colectare si evacuare dirijata a apelor pluviale:***

In vederea colectarii si evacuarii apelor pluviale s-a prevazut rigole carosabile.

Rigolele carosabile prefabricate se vor realiza din beton de ciment C30/37 armat, asezat pe un strat de nisip in grosime de 5,0 cm. Placutele la rigolele carosabile vor fi din elemente prefabricate din beton C35/45.

Tronson 2.4 - U.A.T. Simian

- Lungime traseu cicloturistic: 0,370 km;
- Numar indicatoare: 10 buc.

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***
  - ***NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE.***
  - ***TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSI INFRASTRUCTURA EXISTENTA***

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 2.4 de 0,370 km propus se suprapune cu reteaua strazilor locale existente din intavilanul localitatii Simian (Strada Nationala). Traseul cicloturistic va

folosi infrastructura existenta a strazilor asfaltate. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drum existente.

Tronson 2.5 - U.A.T. Simian

- Lungime traseu cicloturistic: 3,127 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 2,50 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 1,50%;
- Suprafata traseu cicloturistic: 7200,00 mp;
- Lungime rigola carosabila: 51,00 mp
- Lungime rigola carosabila ranforsata: 1502,00 mp
- Lungime borduri 10x15 cm :4663,00 ml
- Lungime sant din pamant: 660,00 mp
- Pasarele: 2 buc;
- Extindere podete existente cu Cadre P2 si camera: 2 buc;
- Podet Ø500, L=7,50 m: 3,00 buc;
- Podet Ø500, L=10,00 m: 1,00 buc;
- Lungime parapet pietonal: 667 ml;
- Lungime parapet de protectie tip H2: 1500 ml;
- Ridicare la cota camine:56 buc.;
- Numar indicatoare: 61 buc.

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***

Traseu cicloturistic amplasat paralel cu ampriza drumului national DN56A

• strat de uzura din mixtura asfaltica tip BA 8 rul; 50/70: 4 cm;
• strat de baza din beton de ciment C16/20: 10 cm;
• strat de fundatie din balast: 10 cm.

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 2.5 de 3,127 km propus se suprapune Tronsonul 2.5 in lungime de 3,127 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor nationale existente din intavilanul si extravilanul localitatii Simian (DN56A).

Traseu cicloturistic va fi amplasat paralel cu ampriza drumului national DN56A.In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drum existente. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

Intre pozitiile km 0+008,00 - 0+082,00; 0+436,00 - 0+993,00; 1+406,00 - 1+510,00; 0+082,00 - 0+436,00;0+993,00 - 1+406,00; 2+070,00 - 2+308,00 intre margina partii carosabile a drumului national DN 56A cu traseul cicloturistic propus se va realiza un racord pereat din beton C30/37 in grosime de 10 cm asezat pe un strat

de nisip de 5 cm. De asemenea, in vederea asigurarii sigurantei circulatiei rutiere se va monta un parapet metalic tip H2, care se va intrerupe in zona acceselor.

- ***Lucrari de colectare si evacuare dirijata a apelor pluviale:***

In vederea colectarii si evacuarii apelor pluviale s-a prevazut rigole carosabile, rigole carosabile ranforsate, santuri din pamant si rigole de acostament.

Rigolele carosabile prefabricate se vor realiza din beton de ciment C30/37 armat, asezat pe un strat de nisip in grosime de 5,0 cm. Placutele la rigolele carosabile vor fi din elemente prefabricate din beton C35/45.

Rigolele de acostament se vor realiza din beton de ciment C30/37 in grosime de 15 cm asezat pe un strat de nisip pilonat in grosime de 5 cm.

Rigolele de acostament din beton de ciment C30/37 se vor realiza cu panta dinspre partea carosabila de 1:10, iar panta dinspre limitele de proprietate de 5:1. Adancimea rigolei de acostament va fi de 0,10 m.

Adancimea rigolei de acostament va fi de 0,10 m in cale curenta, iar pe zona acceselor se va diminua inaltimea umarului dinspre limitele de proprietate cu 5 cm.

Rigola carosabila ranforsata va avea o latime de 1,05 m si un umar variabil cuprins intre 30-105 cm, umarul va fi adaptat in amplasament. Grosimea fundului rigolei de 30 cm, iar grosimea peretilor va fi de 30 - 45 cm conform plansei de detaliu.

Santurile din pamant se vor realiza cu panta dinspre partea carosabila variabila cuprinsa intre 1:1 - 3:1 iar panta dinspre limita de proprietate variabila cuprinsa intre 1:1 - 3:1. Fundul santului va avea o latime de 0,40 m iar adancimea santului va fi de minim 0,40 m.

In vederea evacuarii apelor s-au prevazut podete dupa cum urmeaza:

Nr. Crt.	**Pozitie km DN 56A**	**Tip podet**	**Lungime podet(m)**
1	7+460,00	Extindere podet existent cu Cadre P2, CP2 si camera de cadere monolita	
2	7+710,00	Extindere podet existent cu Cadre P2, CP2 si camera de cadere monolita	
3	7+980,00	Podete tubulare Ø500 mm	7,50
4	8+686,00	Podete tubulare Ø500 mm	7,50
5	8+726,00	Podete tubulare Ø500 mm	7,50
6	8+775,00	Podete tubulare Ø500 mm	10,00

1. PASARELA PESTE PARAUL BARAN Tronson 2.5 U.A.T. SIMIAN km 1+852,00

INFRASTRUCTURA

Infrastructurile pasarelei vor fi alcatuite din doua culei fundate indirect, prin intermediul pilotilor.

Pentru executia pilotilor se va realiza platforme pentru statia de forat pentru fiecare element de infrastrucura. Dupa realizarea forajului, se va introduce tubulatura recuperabila. Tubulatura se va introduce pe toata adancimea forajului. Dupa introducerea carcaselor de armatura, care vor avea lungimea de 11.00 m, inclusiv mustatile de armatura, care vor ajuta la solidarizarea cu radierul fundatiei, se va executa betonarea pilotilor, care se va realiza pe adancimea de 11.00 m. Dupa executia tuturor pilotilor se va executa sapatura pana la o cota de -0.10 m fata de partea inferioara a radierului, cu scopul de a se executa stratul de egalizare din beton monolit de 10 cm grosime.

Culeele sunt realizate din beton armat fundate indirect pe 4 piloti forati cu diametrul de 800 mm si adancimea de 10,00 m. Radierul de solidarizare a pilotilor va fi rigid, cu inaltimea de 1,00 m. Culeile vor fi prevazute cu ziduri intoarse.

Inainte de executia radierului se va demola betonul contaminat din capul pilotilor pe adancimea de 85 cm, la fiecare pilot.

Elevatiile vor avea inaltimi de 3,50 m pentru culeea C1, respectiv 3,50 m pentru culeea C2, fiind prevazute cu ziduri intoarse, dren in spate prevazut cu rigole pentru colectarea si evacuarea apelor.

In raport cu firul apei si al albiei amenajate, elevatiile culeelor vor fi amplasate paralel cu acestea.

SUPRASTRUCTURA

Tablierul are o deschidere de 21,00 m si asigura o parte carosabila de 4,00 m intre parapeti.Latimea totala a tablierului este de 4,50 m.

Rezemarea pe infrastructuri se va realiza prin intermediul aparatelor de reazem din neopren.

Grinzile vor conlucra in sens transversal prin intermediul unei placi de suprabetonare din beton armat C35/45, armatura B500C. Grosimea placii va fi variabila, intre 16 cm si 20 cm.

CALEA PE POD

Calea pe pasarela va avea latimea de 4,00 m cu panta transversala in acoperis de 2,00%.

Calea pe pasarela va fi realizata din:

- 4 cm BAP16 rul. 50/70 – strat de uzura;
- 4 cm BAP16 rul. 50/70– strat de legatura;
- 3 cm beton asfaltic BA 8 – protectie hidroizolatie;
- hidriozolatie tip membrana;
- Placa de suprabetonare C35/45 – 16....20 cm.

Hidroizolatia pe pasarela, va fi de tip membrana pe baza de bitum distilat modificat cu elasto-plastomeri, cu armatura, rezistenta la tractiune si perforare.

Se vor realiza cordoane de impermeabilizare langa lisa parapetului la partea superioara a hidroizolatiei si a stratului de BA8. Se vor mai realiza cordoane de impermeabilizare in lungul dispozitivelor de acoperire a.

Dispozitivele de acoperire a rosturilor se vor monta in dreptul culeelor.

RAMPE DE ACCES

Rampele de acces vor fi alcatuite din terasamnete de pamant, executate cu taluzuri inclinate la 2:3.

Sistemul rutier pe rampele de acces va fi compus din:

- 4 cm - uzura BA8 rul. 50/70;
- 10 cm – strat de baza din beton de ciment C16/20;
- 10 cm – strat de fundatie din balast;

Se monteaza parapet directional pe o lungime de 25,00 m, pe fiecare rampa de acces la pasarela.

Racordarea podului cu rampele de acces se va realiza cu sferturi de con pereate. Pereul executat pe sferturile de con, va fi relizat pe un strat de balast de 15 cm, pe care se va turna un beton de clasa C30/37 avand aceeasi grosime. La fiecare capat al sferturilor de con se vor realiza scari de acces, prevazute cu mana curenta, si casiuri.

In spatele culeelor de vor executa drenuri din bolovani de rau, asezati in sistem filtru invers (bolovanii cu diametrul mai mic vor fi asezati spre umplutura terasamentului, iar bolovanii cu diametrul mai mare vor fi asezati spre elevatia culeei). La partea dinspre terasament, drenul va fi protejat cu un strat de geotextil. Consola drenului va fi prevazute cu chiunete, orientate cu panta spre mijlocul culeei pozitie in care va fi montata o teva PVC cu diametrul de 110 mm, care va trece transversal prin corpul culeei si il depasi cu cca. 10 cm. Executia drenului se va realiza concomitent cu umplutura din spatele culeei. Toate suprafetele fundatiei aflate in contact cu pamantul, vor fi hidroizolate cu o solutie pe baza de bitum.

Tabel centralizator tipuri de beton utilizate

Elementul constructiv	Clasa de expunere	Clasa betonului	Tipul betonului	
			Beton armat	Beton simplu
Piloti	XA1+XC2	C25/30	x	
Radiere	XA1+XC2	C25/30	x	
Elevatii	XC4 +XF2+XD1	C30/37	x	
Tablier	XC4 +XF4+XD3	C35/45	x	
Sferturi de con, casiuri si scari de acces	XC4 +XF4+XD1	C30/37		x
Beton de egalizare	X0	C8/10		x

AMENAJAREA ALBIEI PARAUL BARAN

Pentru calibrarea albiei ne-am propus realizarea unei albii majore si minore, in care debitele furnizate de Apele Romane, sa poata fi preluate si dirijate prin deschiderea noului pod.

Astfel, tinand cont pozitia proprietatilor si a constructiilor invecinate, s-a prevazut amenajarea albiei in amplasamentul podului in amonte cu ziduri de gabioane pe o lungime de 10 m si in aval se vor amenaja la zidurile existente o protectie din saltele de gabioane si o protectie din anrocamente pe o lungime de 5,00 m.

Zidurile de gabioane se vor executa pe un singur rand, avand la baza o saltea de gabioane si in fata saltelei se va realiza o protectie din anrocamente.

In spatele zidurilor din gabioane, terenul va fi configurat astfel incat apele sa nu stagneze in spatele acestora. Astfel au fost prevazute umpluturi si sapaturi, pentru completarea terenului sau evacuarea acestuia.

2. PASARELA PESTE VALEA ERGHEVITA Tronson 2.5 U.A.T. SIMIAN km 3+123,00

INFRASTRUCTURA

Infrastructurile pasarelei vor fi alcatuite din doua culei fundate indirect, prin intermediul pilotilor.

Pentru executia pilotilor se va realiza platforme pentru statia de forat pentru fiecare element de infrastrucura. Dupa realizarea forajului, se va introduce tubulatura recuperabila. Tubulatura se va introduce pe toata adancimea forajului. Dupa introducerea carcaselor de armatura, care vor avea lungimea de 11.00 m, inclusiv mustatile de armatura, care vor ajuta la solidarizarea cu radierul fundatiei, se va executa betonarea pilotilor, care se va realiza pe adancimea de 11.00 m. Dupa executia tuturor pilotilor se va executa sapatura pana la o cota de -0.10 m fata de partea inferioara a radierului, cu scopul de a se executa stratul de egalizare din beton monolit de 10 cm grosime.

Culeele sunt realizate din beton armat fundate indirect pe 4 piloti forati cu diametrul de 800 mm si adancimea de 10,00 m. Radierul de solidarizare a pilotilor va fi rigid, cu inaltimea de 1,00 m. Culeile vor fi prevazute cu ziduri intoarse.

Inainte de executia radierului se va demola betonul contaminat din capul pilotilor pe adancimea de 85 cm, la fiecare pilot.

Elevatiile vor avea inaltimi de 3,50 m pentru culeea C1, respectiv 3,50 m pentru culeea C2, fiind prevazute cu ziduri intoarse, dren in spate prevazut cu rigole pentru colectarea si evacuarea apelor.

In raport cu firul apei si al albiei amenajate, elevatiile culeelor vor fi amplasate paralel cu acestea.

SUPRASTRUCTURA

Tablierul are o deschidere de 12,00 m si asigura o parte carosabila de 4,00 m intre parapeti.Latimea totala a tablierului este de 4,50 m.

Rezemarea pe infrastructuri se va realiza prin intermediul aparatelor de reazem din neopren.

In sectiune transversala suprastructura va fi alcatuita din 6 grinzi prefabricate din beton precomprimat cu lungime de 12,00 m si inaltime de 0,52 m.

Grinzile vor conlucra in sens transversal prin intermediul unei placi de suprabetonare din beton armat C35/45, armatura B500C. Grosimea placii va fi variabila, intre 16 cm si 20 cm.

CALEA PE POD

Calea pe pasarela va avea latimea de 4,00 m cu panta transversala in acoperis de 2,00%.

Calea pe pasarela va fi realizata din:

- 4 cm BAP16 rul. 50/70 – strat de uzura;
- 4 cm BAP16 rul. 50/70– strat de legatura;
- 3 cm beton asfaltic BA 8 – protectie hidroizolatie;
- hidriozolatie tip membrana;
- Placa de suprabetonare C35/45 – 16....20 cm.

Hidroizolatia pe pasarela, va fi de tip membrana pe baza de bitum distilat modificat cu elasto-plastomeri, cu armatura, rezistenta la tractiune si perforare.

Se vor realiza cordoane de impermeabilizare langa lisa parapetului la partea superioara a hidroizolatiei si a stratului de BA8. Se vor mai realiza cordoane de impermeabilizare in lungul dispozitivelor de acoperire a rosturilor.

Dispozitivele de acoperire a rosturilor se vor monta in dreptul culeelor.

RAMPE DE ACCES

Rampele de acces vor fi alcatuite din terasamnete de pamant, executate cu taluzuri inclinate la 2:3.

Sistemul rutier pe rampele de acces va fi compus din:

- 4 cm - uzura BA8 rul. 50/70;
- 10 cm – strat de baza din beton de ciment C16/20;
- 10 cm – strat de fundatie din balast;

Se monteaza parapet directional pe o lungime de 25,00 m, pe fiecare rampa de acces la pasarela.

Racordarea podului cu rampele de acces se va realiza cu sferturi de con pereate. Pereul executat pe sferturile de con, va fi relizat pe un strat de balast de 15 cm, pe care se va turna un beton de clasa C30/37 avand aceeasi grosime. La fiecare capat al sferturilor de con se vor realiza scari de acces, prevazute cu mana curenta, si casiuri.

In spatele culeelor de vor executa drenuri din bolovani de rau, asezati in sistem filtru invers (bolovanii cu diametrul mai mic vor fi asezati spre umplutura terasamentului, iar bolovanii cu diametrul mai mare vor fi asezati spre elevatia culeei). La partea dinspre terasament, drenul va fi protejat cu un strat de geotextil. Consola drenului va fi prevazute cu chiunete, orientate cu panta spre mijlocul culeei pozitie in care va fi montata o teva PVC cu diametrul de 110 mm, care va trece transversal prin corpul culeei si il depasi cu cca. 10 cm. Executia drenului se va

realiza concomitent cu umplutura din spatele culeei. Toate suprafetele fundatiei aflate in contact cu pamantul, vor fi hidroizolate cu o solutie pe baza de bitum.

Tabel centralizator tipuri de beton utilizate

Elementul constructiv	Clasa de expunere	Clasa betonului	Tipul betonului	
			Beton armat	Beton simplu
Piloti	XA1+XC2	C25/30	x	
Radiere	XA1+XC2	C25/30	x	
Elevatii	XC4 +XF2+XD1	C30/37	x	
Tablier	XC4 +XF4+XD3	C35/45	x	
Sferturi de con, casiuri si scari de acces	XC4 +XF4+XD1	C30/37		x
Beton de egalizare	X0	C8/10		x

AMENAJAREA ALBIEI VALEA ERGHEVITA

Lucrarile de calibrare si protectie a malurilor se vor executa pe o lungime de 17,50 m. In aval si amonte de pod albia va fi protejata cu saltele. Saltele de gabioane au grosimea de 50 cm iar la capetele acestuia se vor executa pinteni din beton armat C30/37, cu dimensiunea de 50 x 100 cm. In fata pintenilor se va realiza o protectie din anrocamente cu grosimea medie de 75 cm.

Calibrarea albie se va realiza prin executia unor ziduri din beton armat cu cu inaltimea de 4,00 m.

Zidul de sprijin este tronsonat la 5,00 m. Latimea talpii fundatiei este de 2,80 m. Elevatia are o latime de 40 cm. Talpa este orizontala cu o grosime de de70 cm. Talpa fundatiei este asezata pe un strat de beton de egalizare in grosime de 10 cm, clasa C8/10.

Pentru asigurare interceptarii, preluarii si evacuarii apelor filtrante, in terenul din spatele zidului se executa un dren orizontal cu latimea de 0.40 m.

Săpăturile se vor realiza mecanizat și manual și vor fi sprijinite cu dulapi, popi și șpraițuri. Săpăturile vor fi verificate și supravegheate de o persoană special instruită și desemnată. Verificările se vor efectua la începutul și sfârșitul programului de lucru, și ori de câte ori persoana instruită va considera necesar.

În cazul cedării șpraițurilor, muncitorii vor fi îndepărtați din incinta săpăturii și se vor lua măsuri de suplimentare a acestora.

Pentru realizarea structurii se începe cu execuția săpăturilor pentru fundația zidului și asigurarea malurilor cu sprijiniri de dulapi. După ce se asigură spațiul de lucru se poate trece în continuarea la realizarea zidului de sprijin propriu-zis.

3. U.A.T. Hinova

Traseul cicloturistic in lungime aproximativ de 13,238 km (compus din tronson 3.1 de 4,805 km; tronson 3.2 de 1,831 km; tronson 3.3 de 0,403 km; tronson 3.4 de 6,199 km) propus pentru a traversa U.A.T. Hinova are ca punct de inceput limita

U.A.T. Simian si ca punct de sfarsit limita U.A.T. Devesel. Traseul se afla in intravilanul si extravilanul localitatii Simian.

Tronsonul 3.1 de 4,805 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri de nationale existente din intravilanul si extravilanul localitatii Hinova (DN56A).

Tronsonul 3.2 de 1,831 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor locale existente din intravilanul si extravilanul localitatii Hinova.

Tronsonul 3.3 de 0,403 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor nationale existente din intravilanul localitatii Hinova (DN56A).

Tronsonul 3.4 de 6,199 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri nationale existente din intravilanul si extravilanul localitatii Hinova (DN56B).

Tronson 3.1 - U.A.T. Hinova

- Lungime traseu cicloturistic: 4,805 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 1,50 - 2,50 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 1,50%;
- Suprafata traseu cicloturistic: 11700,00 mp;
- Lungime rigola carosabila: 141,00 mp
- Lungime borduri 10x15 cm :9468,00 ml
- Lungime sant din pamant: 4084,00 mp
- Lungime rigola de acostament: 225,00 mp
- Pasarele: 3 buc;
- Extindere podete D5: 1 buc;
- Extindere podete existente cu Cadre P2 si camera: 14 buc;
- Podet Ø500, L=7,50 m: 1,00 buc;
- Podet Ø500, L=10,00 m: 3,00 buc;
- Lungime parapet pietonal: 1971 ml
- Lungime parapet de protectie tip H2: 4649 ml
- Numar indicatoare: 42 buc.

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***

Pozitie km	***Scenariu recomandat:***
0+000,00 - 0+104,00; 0+186,00 - 4+805,00;	Traseu cicloturistic amplasat paralel cu ampriza drumului national DN56A: • strat de uzura din mixtura asfaltica tip BA 8 rul; 50/70: 4 cm; • strat de baza din beton de ciment C16/20: 10 cm; • strat de fundatie din balast: 10 cm.

0+104,00 - 0+186,00;	Pista de bicilete existenta: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA - SE VOR REALIZA MARCAJE TRANSVERSAL SI LONGITUDINALE;

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 3.1 de 4,805 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri de nationale existente din intravilanul si extravilanul localitatii Hinova (DN56A). Traseu cicloturistic va fi amplasat paralel cu ampriza drumului national DN56A. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drum existente. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

Intre margina partii carosabile a drumului national DN 56A cu traseul cicloturistic propus se va realiza un racord pereat din beton C30/37 in grosime de 10 cm asezat pe un strat de nisip de 5 cm. De asemenea, in vederea asigurarii sigurantei circulatiei rutiere se va monta un parapet metalic tip H2, care se va intrerupe in zona acceselor.

- ***Lucrari de colectare si evacuare dirijata a apelor pluviale:***

In vederea colectarii si evacuarii apelor pluviale s-a prevazut rigole carosabile, rigole carosabile ranforsate, santuri din pamant si rigole de acostament.

Rigolele carosabile prefabricate se vor realiza din beton de ciment C30/37 armat, asezat pe un strat de nisip in grosime de 5,0 cm. Placutele la rigolele carosabile vor fi din elemente prefabricate din beton C35/45.

Rigolele de acostament se vor realiza din beton de ciment C30/37 in grosime de 15 cm asezat pe un strat de nisip pilonat in grosime de 5 cm.

Rigolele de acostament din beton de ciment C30/37 se vor realiza cu panta dinspre partea carosabila de 1:10, iar panta dinspre limitele de proprietate de 5:1. Adancimea rigolei de acostament va fi de 0,10 m.

Adancimea rigolei de acostament va fi de 0,10 m in cale curenta, iar pe zona acceselor se va diminua inaltimea umarului dinspre limitele de proprietate cu 5 cm.

Rigola carosabila ranforsata va avea o latime de 1,05 m si un umar variabil cuprins intre 30-105 cm, umarul va fi adaptat in amplasament. Grosimea fundului rigolei de 30 cm, iar grosimea peretilor va fi de 30 - 45 cm conform plansei de detaliu.

Santurile din pamant se vor realiza cu panta dinspre partea carosabila variabila cuprinsa intre 1:1 - 3:1 iar panta dinspre limita de proprietate variabila cuprinsa intre 1:1 - 3:1. Fundul santului va avea o latime de 0,40 m iar adancimea santului va fi de minim 0,40 m.

In vederea evacuarii apelor s-au prevazut dupa cum urmeaza:

Nr. Crt.	Pozitie km DN 56A	Tip podet	Lungime podet(m)
1	9+960,00	Extindere podet existent cu Cadre P2, CP2 si camera de cadere monolita	
2	10+211,00	Extindere podet existent cu Cadre P2, CP2 si camera de cadere monolita	
3	10+476,00	Extindere podet existent cu Cadre P2, CP2 si camera de cadere monolita	
4	10+748,00	Extindere podet existent cu Cadre P2, CP2 si camera de cadere monolita	
5	11+018,00	Extindere podet existent cu Cadre P2, CP2 si camera de cadere monolita	
6	11+168,00	Extindere podet existent cu Cadre P2, CP2 si camera de cadere monolita	
7	11+720,00	Extindere podet existent D5 cu Culei monolite; Dale D5, aripi A1 si anrocamente	
8	12+040,00	Extindere podet existent cu Cadre P2, CP2 si camera de cadere monolita	
9	12+134,00	Podete tubulare Ø500 mm	10,00
10	12+321,00	Extindere podet existent cu Cadre P2, CP2 si camera de cadere monolita	
11	12+512,00	Extindere podet existent cu Cadre P2, CP2 si camera de cadere monolita	
12	12+561,00	Podete tubulare Ø500 mm	10,00
13	12+878,00	Extindere podet existent	

		cu Cadre P2, CP2 si camera de cadere monolita	
14	13+276,00	Podete tubulare Ø500 mm	10,00
15	13+374,00	Extindere podet existent cu Cadre P2, CP2 si camera de cadere monolita	
16	13+565,00	Extindere podet existent cu Cadre P2, CP2 si camera de cadere monolita	
17	13+823,00	Extindere podet existent cu Cadre P2, CP2 si camera de cadere monolita	
18	14+083,00	Extindere podet existent cu Cadre P2, CP2 si camera de cadere monolita	
19	14+390,00	Podete tubulare Ø500 mm	7,50

1. PASARELA PESTE PARAUL BISTRITA Tronson 3.1 U.A.T. HINOVA, km 1+892,00

INFRASTRUCTURA

Infrastructurile pasarelei vor fi alcatuite din doua culei fundate indirect, prin intermediul pilotilor.

Pentru executia pilotilor se va realiza platforme pentru statia de forat pentru fiecare element de infrastrucura. Dupa realizarea forajului, se va introduce tubulatura recuperabila. Tubulatura se va introduce pe toata adancimea forajului. Dupa introducerea carcaselor de armatura, care vor avea lungimea de 11.00 m, inclusiv mustatile de armatura, care vor ajuta la solidarizarea cu radierul fundatiei, se va executa betonarea pilotilor, care se va realiza pe adancimea de 11.00 m. Dupa executia tuturor pilotilor se va executa sapatura pana la o cota de -0.10 m fata de partea inferioara a radierului, cu scopul de a se executa stratul de egalizare din beton monolit de 10 cm grosime.

Culeele sunt realizate din beton armat fundate indirect pe 4 piloti forati cu diametrul de 800 mm si adancimea de 10,00 m. Radierul de solidarizare a pilotilor va fi rigid, cu inaltimea de 1,00 m. Culeile vor fi prevazute cu ziduri intoarse.

Inainte de executia radierului se va demola betonul contaminat din capul pilotilor pe adancimea de 85 cm, la fiecare pilot.

Elevatiile vor avea inaltimi de 3,50 m pentru culeea C1, respectiv 3,50 m pentru culeea C2, fiind prevazute cu ziduri intoarse, dren in spate prevazut cu rigole pentru colectarea si evacuarea apelor.

In raport cu firul apei si al albiei amenajate, elevatiile culeelor vor fi amplasate paralel cu acestea.

SUPRASTRUCTURA

Tablierul are o deschidere de 12,00 m si asigura o parte carosabila de 4,00 m intre parapeti.Latimea totala a tablierului este de 4,50 m.

Rezemarea pe infrastructuri se va realiza prin intermediul aparatelor de reazem din neopren.

In sectiune transversala suprastructura va fi alcatuita din 6 grinzi prefabricate din beton precomprimat cu lungime de 12,00 m si inaltime de 0,52 m.

Grinzile vor conlucra in sens transversal prin intermediul unei placi de suprabetonare din beton armat C35/45, armatura B500C. Grosimea placii va fi variabila, intre 16 cm si 20 cm.

CALEA PE POD

Calea pe pasarela va avea latimea de 4,00 m cu panta transversala in acoperis de 2,00%.

Calea pe pasarela va fi realizata din:

- 4 cm BAP16 rul. 50/70 – strat de uzura;
- 4 cm BAP16 rul. 50/70– strat de legatura;
- 3 cm beton asfaltic BA 8 – protectie hidroizolatie;
- hidriozolatie tip membrana;
- Placa de suprabetonare C35/45 – 16....20 cm.

Hidroizolatia pe pasarela, va fi de tip membrana pe baza de bitum distilat modificat cu elasto-plastomeri, cu armatura, rezistenta la tractiune si perforare.

Se vor realiza cordoane de impermeabilizare langa lisa parapetului la partea superioara a hidroizolatiei si a stratului de BA8. Se vor mai realiza cordoane de impermeabilizare in lungul dispozitivelor de acoperire a rosturilor.

Dispozitivele de acoperire a rosturilor se vor monta in dreptul culeelor.

RAMPE DE ACCES

Rampele de acces vor fi alcatuite din terasamnete de pamant, executate cu taluzuri inclinate la 2:3.

Sistemul rutier pe rampele de acces va fi compus din:

- 4 cm - uzura BA8 rul. 50/70;
- 10 cm – strat de baza din beton de ciment C16/20;
- 10 cm – strat de fundatie din balast;

Se monteaza parapet directional pe o lungime de 25,00 m, pe fiecare rampa de acces la pasarela.

Racordarea podului cu rampele de acces se va realiza cu sferturi de con pereate. Pereul executat pe sferturile de con, va fi relizat pe un strat de balast de 15 cm, pe care se va turna un beton de clasa C30/37 avand aceeasi grosime. La fiecare capat al sferturilor de con se vor realiza scari de acces, prevazute cu mana curenta, si casiuri.

In spatele culeelor de vor executa drenuri din bolovani de rau, asezati in sistem filtru invers (bolovanii cu diametrul mai mic vor fi asezati spre umplutura terasamentului, iar bolovanii cu diametrul mai mare vor fi asezati spre elevatia culeei). La partea dinspre terasament, drenul va fi protejat cu un strat de geotextil. Consola drenului va fi prevazute cu chiunete, orientate cu panta spre mijlocul culeei pozitie in care va fi montata o teva PVC cu diametrul de 110 mm, care va trece transversal prin corpul culeei si il depasi cu cca. 10 cm. Executia drenului se va realiza concomitent cu umplutura din spatele culeei. Toate suprafetele fundatiei aflate in contact cu pamantul, vor fi hidroizolate cu o solutie pe baza de bitum.

Tabel centralizator tipuri de beton utilizate

Elementul constructiv	Clasa de expunere	Clasa betonului	Tipul betonului	
			Beton armat	Beton simplu
Piloti	XA1+XC2	C25/30	x	
Radiere	XA1+XC2	C25/30	x	
Elevatii	XC4 +XF2+XD1	C30/37	x	
Tablier	XC4 +XF4+XD3	C35/45	x	
Sferturi de con, casiuri si scari de acces	XC4 +XF4+XD1	C30/37		x
Beton de egalizare	X0	C8/10		x

AMENAJAREA ALBIEI PARAUL BISTRITA

Lucrarile de calibrare si protectie a malurilor se vor executa pe o lungime de 22,50 m. In aval si amonte de pod albia va fi pereata. Pereul se va realiza din beton C30/37 si va avea 15 cm grosime. Pereul se va executa pe saltele de gabioane cu grosimea de 50 cm iar la capetele acestuia se vor executa pinteni din beton armat C30/37, cu dimensiunea de 50 x 100 cm. In fata pintenilor se va realiza o protectie din anrocamente cu grosimea medie de 75 cm.

Calibrarea albie se va realiza prin executia unor ziduri din beton armat cu cu inaltimea de 4,00 m.

Zidul de sprijin este tronsonat la 5,00 m. Latimea talpii fundatiei este de 2,80 m. Elevatia are o latime de 40 cm. Talpa este orizontala cu o grosime de de70 cm. Talpa fundatiei este asezata pe un strat de beton de egalizare in grosime de 10 cm, clasa C8/10.

Pentru asigurare interceptarii, preluarii si evacuarii apelor filtrante, in terenul din spatele zidului se executa un dren orizontal cu latimea de 0.40 m.

Săpăturile se vor realiza mecanizat și manual și vor fi sprijinite cu dulapi, popi și șpraițuri. Săpăturile vor fi verificate și supravegheate de o persoană special instruită și desemnată. Verificările se vor efectua la începutul și sfârșitul programului de lucru, și ori de câte ori persoana instruită va considera necesar.

În cazul cedării șpraițurilor, muncitorii vor fi îndepărtați din incinta săpăturii și se vor lua măsuri de suplimentare a acestora.

Pentru realizarea structurii se începe cu execuția săpăturilor pentru fundația zidului și asigurarea malurilor cu sprijiniri de dulapi. După ce se asigură spațiul de lucru se poate trece în continuarea la realizarea zidului de sprijin propriu-zis.

2. PASAREA PESTE VALEA GURA MOJII HINOVA Tronson 3.1 U.A.T. HINOVA, km 2+956,00

INFRASTRUCTURA

Infrastructurile pasarelei vor fi alcatuite din doua culei fundate indirect, prin intermediul pilotilor.

Pentru executia pilotilor se va realiza platforme pentru statia de forat pentru fiecare element de infrastrucura. Dupa realizarea forajului, se va introduce tubulatura recuperabila. Tubulatura se va introduce pe toata adancimea forajului. Dupa introducerea carcaselor de armatura, care vor avea lungimea de 11.00 m, inclusiv mustatile de armatura, care vor ajuta la solidarizarea cu radierul fundatiei, se va executa betonarea pilotilor, care se va realiza pe adancimea de 11.00 m. Dupa executia tuturor pilotilor se va executa sapatura pana la o cota de -0.10 m fata de partea inferioara a radierului, cu scopul de a se executa stratul de egalizare din beton monolit de 10 cm grosime.

Culeele sunt realizate din beton armat fundate indirect pe 4 piloti forati cu diametrul de 800 mm si adancimea de 10,00 m. Radierul de solidarizare a pilotilor va fi rigid, cu inaltimea de 1,00 m. Culeile vor fi prevazute cu ziduri intoarse.

Inainte de executia radierului se va demola betonul contaminat din capul pilotilor pe adancimea de 85 cm, la fiecare pilot.

Elevatiile vor avea inaltimi de 3,50 m pentru culeea C1, respectiv 3,50 m pentru culeea C2, fiind prevazute cu ziduri intoarse, dren in spate prevazut cu rigole pentru colectarea si evacuarea apelor.

In raport cu firul apei si al albiei amenajate, elevatiile culeelor vor fi amplasate paralel cu acestea.

SUPRASTRUCTURA

Tablierul are o deschidere de 8,00 m si asigura o parte carosabila de 4,00 m intre parapeti.Latimea totala a tablierului este de 4,50 m.

Rezemarea pe infrastructuri se va realiza prin intermediul aparatelor de reazem din neopren.

In sectiune transversala suprastructura va fi alcatuita din 6 grinzi prefabricate din beton precomprimat cu lungime de 8,00 m si inaltime de 0,52 m.

Grinzile vor conlucra in sens transversal prin intermediul unei placi de suprabetonare din beton armat C35/45, armatura B500C. Grosimea placii va fi variabila, intre 16 cm si 20 cm.

CALEA PE POD

Calea pe pasarela va avea latimea de 4,00 m cu panta transversala in acoperis de 2,00%.

Calea pe pasarela va fi realizata din:

- 4 cm BAP16 rul. 50/70 – strat de uzura;
- 4 cm BAP16 rul. 50/70– strat de legatura;
- 3 cm beton asfaltic BA 8 – protectie hidroizolatie;
- hidriozolatie tip membrana;
- Placa de suprabetonare C35/45 – 16....20 cm.

Hidroizolatia pe pasarela, va fi de tip membrana pe baza de bitum distilat modificat cu elasto-plastomeri, cu armatura, rezistenta la tractiune si perforare.

Se vor realiza cordoane de impermeabilizare langa lisa parapetului la partea superioara a hidroizolatiei si a stratului de BA8. Se vor mai realiza cordoane de impermeabilizare in lungul dispozitivelor de acoperire a rosturilor.

Dispozitivele de acoperire a rosturilor se vor monta in dreptul culeelor.

RAMPE DE ACCES

Rampele de acces vor fi alcatuite din terasamnete de pamant, executate cu taluzuri inclinate la 2:3.

Sistemul rutier pe rampele de acces va fi compus din:

- 4 cm - uzura BA8 rul. 50/70;
- 10 cm – strat de baza din beton de ciment C16/20;
- 10 cm – strat de fundatie din balast;

Se monteaza parapet directional pe o lungime de 25,00 m, pe fiecare rampa de acces la pasarela.

Racordarea podului cu rampele de acces se va realiza cu sferturi de con pereate. Pereul executat pe sferturile de con, va fi relizat pe un strat de balast de 15 cm, pe care se va turna un beton de clasa C30/37 avand aceeasi grosime. La fiecare capat al sferturilor de con se vor realiza scari de acces, prevazute cu mana curenta, si casiuri.

In spatele culeelor de vor executa drenuri din bolovani de rau, asezati in sistem filtru invers (bolovanii cu diametrul mai mic vor fi asezati spre umplutura terasamentului, iar bolovanii cu diametrul mai mare vor fi asezati spre elevatia culeei). La partea dinspre terasament, drenul va fi protejat cu un strat de geotextil. Consola drenului va fi prevazute cu chiunete, orientate cu panta spre mijlocul culeei pozitie in care va fi montata o teva PVC cu diametrul de 110 mm, care va trece transversal prin corpul culeei si il depasi cu cca. 10 cm. Executia drenului se va realiza concomitent cu umplutura din spatele culeei. Toate suprafetele fundatiei aflate in contact cu pamantul, vor fi hidroizolate cu o solutie pe baza de bitum.

Tabel centralizator tipuri de beton utilizate

Elementul constructiv	Clasa de expunere	Clasa betonului	Tipul betonului	
			Beton armat	Beton simplu
Piloti	XA1+XC2	C25/30	x	
Radiere	XA1+XC2	C25/30	x	
Elevatii	XC4 +XF2+XD1	C30/37	x	
Tablier	XC4 +XF4+XD3	C35/45	x	

Sferturi de con, casiuri si scari de acces	XC4 +XF4+XD1	C30/37		x
Beton de egalizare	X0	C8/10		x

AMENAJAREA ALBIEI VALEA GURA MOJII

Lucrarile de calibrare si protectie a malurilor se vor executa pe o lungime de 17,50 m. In aval si amonte de pod albia va fi pereata. Pereul se va realiza din beton C30/37 si va avea 15 cm grosime. Pereul se va executa pe saltele de gabioane cu grosimea de 50 cm iar la capetele acestuia se vor executa pinteni din beton armat C30/37, cu dimensiunea de 50 x 100 cm. In fata pintenilor se va realiza o protectie din anrocamente cu grosimea medie de 75 cm.

Calibrarea albie se va realiza prin executia unor ziduri din beton armat cu cu inaltimea de 4,00 m.

Zidul de sprijin este tronsonat la 5,00 m. Latimea talpii fundatiei este de 2,80 m. Elevatia are o latime de 40 cm. Talpa este orizontala cu o grosime de de70 cm. Talpa fundatiei este asezata pe un strat de beton de egalizare in grosime de 10 cm, clasa C8/10.

Pentru asigurare interceptarii, preluarii si evacuarii apelor filtrante, in terenul din spatele zidului se executa un dren orizontal cu latimea de 0.40 m.

Săpăturile se vor realiza mecanizat și manual și vor fi sprijinite cu dulapi, popi și șpraițuri. Săpăturile vor fi verificate și supravegheate de o persoană special instruită și desemnată. Verificările se vor efectua la începutul și sfârșitul programului de lucru, și ori de câte ori persoana instruită va considera necesar.

În cazul cedării șpraițurilor, muncitorii vor fi îndepărtați din incinta săpăturii și se vor lua măsuri de suplimentare a acestora.

Pentru realizarea structurii se începe cu execuția săpăturilor pentru fundația zidului și asigurarea malurilor cu sprijiniri de dulapi. După ce se asigură spațiul de lucru se poate trece în continuarea la realizarea zidului de sprijin propriu-zis.

3. PASARELA PESTE VALEA LARGA UAT HINOVA Tronson 3.1 U.A.T. HINOVA, km 3+494,00

INFRASTRUCTURA

Infrastructurile pasarelei vor fi alcatuite din doua culei fundate indirect, prin intermediul pilotilor.

Pentru executia pilotilor se va realiza platforme pentru statia de forat pentru fiecare element de infrastrucura. Dupa realizarea forajului, se va introduce tubulatura recuperabila. Tubulatura se va introduce pe toata adancimea forajului. Dupa introducerea carcaselor de armatura, care vor avea lungimea de 11.00 m, inclusiv mustatile de armatura, care vor ajuta la solidarizarea cu radierul fundatiei, se va executa betonarea pilotilor, care se va realiza pe adancimea de 11.00 m. Dupa executia tuturor pilotilor se va executa sapatura pana la o cota de -0.10 m fata de partea inferioara a radierului, cu scopul de a se executa stratul de egalizare din beton monolit de 10 cm grosime.

Culeele sunt realizate din beton armat fundate indirect pe 4 micropiloti forati cu diametrul de 800 mm si adancimea de 10,00 m. Radierul de solidarizare a pilotilor va fi rigid, cu inaltimea de 1,00 m. Culeile vor fi prevazute cu ziduri intoarse.

Inainte de executia radierului se va demola betonul contaminat din capul pilotilor pe adancimea de 85 cm, la fiecare pilot.

Elevatiile vor avea inaltimi de 3,50 m pentru culeea C1, respectiv 3,50 m pentru culeea C2, fiind prevazute cu ziduri intoarse, dren in spate prevazut cu rigole pentru colectarea si evacuarea apelor.

In raport cu firul apei si al albiei amenajate, elevatiile culeelor vor fi amplasate paralel cu acestea.

SUPRASTRUCTURA

Tablierul are o deschidere de 8,00 m si asigura o parte carosabila de 4,00 m intre parapeti.Latimea totala a tablierului este de 4,50 m.

Rezemarea pe infrastructuri se va realiza prin intermediul aparatelor de reazem din neopren.

In sectiune transversala suprastructura va fi alcatuita din 6 grinzi prefabricate din beton precomprimat cu lungime de 8,00 m si inaltime de 0,52 m.

Grinzile vor conlucra in sens transversal prin intermediul unei placi de suprabetonare din beton armat C35/45, armatura B500C. Grosimea placii va fi variabila, intre 16 cm si 20 cm.

CALEA PE POD

Calea pe pasarela va avea latimea de 4,00 m cu panta transversala in acoperis de 2,00%.

Calea pe pasarela va fi realizata din:

- 4 cm BAP16 rul. 50/70 – strat de uzura;
- 4 cm BAP16 rul. 50/70– strat de legatura;
- 3 cm beton asfaltic BA 8 – protectie hidroizolatie;
- hidriozolatie tip membrana;
- Placa de suprabetonare C35/45 – 16....20 cm.

Hidroizolatia pe pasarela, va fi de tip membrana pe baza de bitum distilat modificat cu elasto-plastomeri, cu armatura, rezistenta la tractiune si perforare.

Se vor realiza cordoane de impermeabilizare langa lisa parapetului la partea superioara a hidroizolatiei si a stratului de BA8. Se vor mai realiza cordoane de impermeabilizare in lungul dispozitivelor de acoperire a rosturilor.

Dispozitivele de acoperire a rosturilor se vor monta in dreptul culeelor.

RAMPE DE ACCES

Rampele de acces vor fi alcatuite din terasamnete de pamant, executate cu taluzuri inclinate la 2:3.

Sistemul rutier pe rampele de acces va fi compus din:

- 4 cm - uzura BA8 rul. 50/70;
- 10 cm – strat de baza din beton de ciment C16/20;

• 10 cm – strat de fundatie din balast;

Se monteaza parapet directional pe o lungime de 25,00 m, pe fiecare rampa de acces la pasarela.

Racordarea podului cu rampele de acces se va realiza cu sferturi de con pereate. Pereul executat pe sferturile de con, va fi relizat pe un strat de balast de 15 cm, pe care se va turna un beton de clasa C30/37 avand aceeasi grosime. La fiecare capat al sferturilor de con se vor realiza scari de acces, prevazute cu mana curenta, si casiuri.

In spatele culeelor de vor executa drenuri din bolovani de rau, asezati in sistem filtru invers (bolovanii cu diametrul mai mic vor fi asezati spre umplutura terasamentului, iar bolovanii cu diametrul mai mare vor fi asezati spre elevatia culeei). La partea dinspre terasament, drenul va fi protejat cu un strat de geotextil. Consola drenului va fi prevazute cu chiunete, orientate cu panta spre mijlocul culeei pozitie in care va fi montata o teva PVC cu diametrul de 110 mm, care va trece transversal prin corpul culeei si il depasi cu cca. 10 cm. Executia drenului se va realiza concomitent cu umplutura din spatele culeei. Toate suprafetele fundatiei aflate in contact cu pamantul, vor fi hidroizolate cu o solutie pe baza de bitum.

Tabel centralizator tipuri de beton utilizate

Elementul constructiv	Clasa de expunere	Clasa betonului	Tipul betonului	
			Beton armat	Beton simplu
Piloti	XA1+XC2	C25/30	x	
Radiere	XA1+XC2	C25/30	x	
Elevatii	XC4 +XF2+XD1	C30/37	x	
Tablier	XC4 +XF4+XD3	C35/45	x	
Sferturi de con, casiuri si scari de acces	XC4 +XF4+XD1	C30/37		x
Beton de egalizare	X0	C8/10		x

AMENAJAREA ALBIEI VALEA LARGA

Lucrarile de calibrare si protectie a malurilor se vor executa pe o lungime de 17,50 m. In aval si amonte de pod albia va fi pereata. Pereul se va realiza din beton C30/37 si va avea 15 cm grosime. Pereul se va executa pe saltele de gabioane cu grosimea de 50 cm iar la capetele acestuia se vor executa pinteni din beton armat C30/37, cu dimensiunea de 50 x 100 cm. In fata pintenilor se va realiza o protectie din anrocamente cu grosimea medie de 75 cm.

Calibrarea albie se va realiza prin executia unor ziduri din beton armat cu cu inaltimea de 4,00 m.

Zidul de sprijin este tronsonat la 5,00 m. Latimea talpii fundatiei este de 2,80 m. Elevatia are o latime de 40 cm. Talpa este orizontala cu o grosime de de70 cm. Talpa fundatiei este asezata pe un strat de beton de egalizare in grosime de 10 cm, clasa C8/10.

Pentru asigurare interceptarii, preluarii si evacuarii apelor filtrante, in terenul din spatele zidului se executa un dren orizontal cu latimea de 0.40 m.

Săpăturile se vor realiza mecanizat și manual și vor fi sprijinite cu dulapi, popi și șpraițuri. Săpăturile vor fi verificate și supravegheate de o persoană special instruită și desemnată. Verificările se vor efectua la începutul și sfârșitul programului de lucru, și ori de câte ori persoana instruită va considera necesar.

În cazul cedării șpraițurilor, muncitorii vor fi îndepărtați din incinta săpăturii și se vor lua măsuri de suplimentare a acestora.

Pentru realizarea structurii se începe cu execuția săpăturilor pentru fundația zidului și asigurarea malurilor cu sprijiniri de dulapi. După ce se asigură spațiul de lucru se poate trece în continuarea la realizarea zidului de sprijin propriu-zis.

Tronson 3.2 - U.A.T. Hinova

- Lungime traseu cicloturistic: 1,831 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 2,50 - 3,00 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 1,50%; 3,00%;
- Suprafata traseu ciloturistic biciclisti: 18,00 mp;
- Lungime borduri 10x15 cm :15,00 ml
- Podet tip D5 : 1 buc;
- Numar indicatoare: 53 buc.

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***

Pozitie km	***Scenariu recomandat:***
0+000,00 - 1+145,00;	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam ordinar: 10 cm; • Strat din balast bogat in argila mim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta - Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul
1+145,00 - 1+825,00;	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi existente asfaltate: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA
1+825,00 - 1+831,00	Traseu cicloturistic amplasat paralel cu ampriza strazi existente asfaltate: • strat de uzura din mixtura asfaltica tip BA 8 rul; 50/70: 4 cm; • strat de baza din beton de ciment C16/20: 10 cm; • strat de fundatie din balast: 10 cm.

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 3.2 de 1,831 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor locale existente din intravilanul si extravilanul localitatii Hinova. Intre pozitiile km 1+145,00 - 1+825,00 traseul cicloturistic va folosi infrastructura existenta a drumurilor asfaltate. Intre pozitiile km 1+825,00 - 1+831,00 traseul cicloturistic va fi amplasat paralel cu ampriza drumurilor existente asfaltate. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drum existente. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

- ***Lucrari de colectare si evacuare dirijata a apelor pluviale:***

In vederea evacuarii apelor s-au prevazut dupa cum urmeaza:

Nr. Crt.	**Pozitie km**	**Tip podet**
1	0+445,00	Podet tip D5

Tronson 3.3 - U.A.T. Hinova

- Lungime traseu cicloturistic: 0,403 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 2,50 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 1,50%;
- Suprafata traseu cicloturistic: 1070,00 mp;
- Lungime borduri 10x15 cm :881,00 ml
- Lungime taluz pereat: 195,00 mp
- Lungime zid de sprijin: 72,00 mp
- Extindere podete existente cu Cadre P2 si camera: 2 buc;
- Extindere podete existente cu Cadre P2 si aripi: 2 buc;
- Lungime parapet pietonal: 191 ml
- Lungime parapet de protectie tip H2: 400 ml
- Numar indicatoare: 20 buc.
-

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***

Pozitie km	***Scenariu recomandat:***
0+000,00 - 0+048,00 (dreapta + stanga)	Traseu cicloturistic amplasat paralel cu ampriza Drumului national DN 56A: • strat de uzura din mixtura asfaltica tip BA 8 rul; 50/70: 4 cm; • strat de baza din beton de ciment C16/20: 10 cm; • strat de fundatie din balast: 10 cm.

0+048,00 - 0+403,00;	Traseu cicloturistic amplasat paralel cu ampriza Drumului national DN 56A: • strat de uzura din mixtura asfaltica tip BA 8 rul; 50/70: 4 cm; • strat de baza din beton de ciment C16/20: 10 cm; • strat de fundatie din balast: 10 cm.

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 3.3 de 0,403 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor nationale existente din intravilanul localitatii Hinova (DN56A). Traseu cicloturistic va fi amplasat paralel cu ampriza drumului national DN56A.In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drum existente. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

Intre margina partii carosabile a drumului national DN 56A cu traseul cicloturistic propus se va realiza un racord pereat din beton C30/37 in grosime de 10 cm asezat pe un strat de nisip de 5 cm. De asemenea, in vederea asigurarii sigurantei circulatiei rutiere se va monta un parapet metalic tip H2, care se va intrerupe pe zona acceselor. In vederea asigurarii stabilitatii taluzului intre pozitiile km 0+243,00 - 0+315,00 se va realiza un zid de sprijin din beton armat C30/37 cu inlatime variabila, functie de natura terenului. De asemenea intre pozitiile km 0+000,00 - 0+214,00 se va realiza un taluz pereat din beton C30/37 armat cu plasa sudata Ø6mm asezat pe un nisip pilonat in grosime de 5 cm. La baza taluzului se va realiza o grinda din beton C30/37.

- ***Lucrari de colectare si evacuare dirijata a apelor pluviale:***

In vederea evacuarii apelor s-au prevazut dupa cum urmeaza:

Nr. Crt.	Pozitie km DN 56A	Tip podet
1	15+261,00	Extindere podet existent cu Cadre P2, CP2 si camera de cadere monolita
2	15+261,00	Extindere podet existent cu Cadre P2, CP2" si anrocamente aval
3	15+234,00	Extindere podet existent cu Cadre P2, CP2" si anrocamente aval
4	15+532,00	Extindere podet existent cu Cadre P2, CP2 si camera de cadere monolita

Tronson 3.4 - U.A.T. Hinova

- Lungime traseu cicloturistic: 6,199 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 2,00 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 1,50%;
- Suprafata banda stocaj biciclisti: 75,00 mp;
- Lungime rigola carosabila: 35,00 mp
- Lungime borduri 20x25 cm :25,00 ml
- Lungime borduri 10x15 cm :140,00 ml
- Lungime parapet de protectie tip H2, W4: 21 ml
- Numar indicatoare: 44 buc.

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***

Pozitie km	***Scenariu recomandat:***
0+021,00 - 0+062,00	Traseu cicloturistic amplasat paralel cu ampriza Drumului national 56B: • strat de uzura din mixtura asfaltica tip BA 8 rul; 50/70: 4 cm; • strat de baza din beton de ciment C16/20: 10 cm; • strat de fundatie din balast: 10 cm.
0+062,00 - 0+094,00 - dreapta	Traseu cicloturistic amplasat drumul national DN 56Bla nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSI INFRASTRUCTURA EXISTENTA
0+062,00 - 0+094,00 - stanga	Traseu cicloturistic amplasat paralel cu ampriza Drumului national 56B - banda de stocaj biciclisti: • strat de uzura din mixtura asfaltica tip BA 8 rul; 50/70: 4 cm; • strat de baza din beton de ciment C16/20: 10 cm; • strat de fundatie din balast: 10 cm.
0+094,00 - 6+220,00	Traseu cicloturistic amplasat drumul national DN 56Bla nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSI INFRASTRUCTURA EXISTENTA

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 3.4 de 6,199 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri nationale existente din intravilanul si extravilanul localitatii Hinova (DN56B). In

profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele coronamentului existent. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

Intre pozitiile kilometrice 0+021,00 - 0+062,00 traseul cicloturistic va fi amplasat paralel cu ampriza Drumului national 56B.

Intre pozitiile kilometrice 0+062,00 - 0+094,00 pe partea stanga se va realiza banda de stocaj biciclisti iar pe partea dreapta circulatia se va desfasura pe partea carosabila a drumului national DN 56B. Intre pozitiile kilometrice 0+094,00 - 6+220,00 traseul cicloturistic va folosi infrastructura existenta a drumului national DN 56B.

- ***Lucrari de colectare si evacuare dirijata a apelor pluviale:***

In vederea evacuarii apelor in dreptul benzii de stocaj biciclisti s-au prevazut 35 ml de rigola carosabila. *Rigolele carosabile prefabricate* se vor aseza pe un strat de beton de ciment C20/25 in grosime de 15,0 cm si un strat de balast in grosime de 20,0 cm.

4. U.A.T. Devesel

In prezent pe teritoriul administrativ al localitatii Devesel nu exista un traseu cicloturistic. Traseul cicloturistic in lungime aproximativ de 5,600 km (compus din tronson 4.1 de 2,292 km; tronson 4.2 de 3,308 km) propus pentru a traversa U.A.T. Devesel are ca punct de inceput limita U.A.T. Hinova si ca punct de sfarsit limita U.A.T. Burila Mare. Traseul se afla in intravilanul si extravilanul localitatii Devesel.

Tronsonul 4.1 de 2,292 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri nationale existente din intravilanul si extravilanul localitatii Devesel (DN56B).

Tronsonul 4.2 de 3,308 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri judetene existente din intravilanul si extravilanul localitatii Devesel (DJ 565).

Datorita inconvenientelor enumerate circulatia bicicletelor nu se poate desfasoara corespunzator din punct de vedere al sigurantei si confortului.

Tronson 4.1 - U.A.T. Devesel

- Lungime traseu cicloturistic: 2,292 km;
- Numar indicatoare: 44 buc.

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***

NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSI INFRASTRUCTURA EXISTENTA

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 5.1 de 2,292 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri natioanle (DN56B) existente pe raza U.A.T. Devesel. Traseul cicloturistic va folosi infrastructura existenta a drumului national DN 56B. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drum existente. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

Tronson 4.2 - U.A.T. Devesel

- Lungime traseu cicloturistic: 3,308 km;
- Numar indicatoare: 31 buc.

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***

NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSI INFRASTRUCTURA EXISTENTA

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 5.1 de 2,292 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri judetene (DJ 565) existente pe raza U.A.T. Devesel. Traseul cicloturistic va folosi infrastructura existenta a drumului national DN 56B. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drum existente. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

5. U.A.T. Burila Mare

In prezent pe teritoriul administrativ al localitatii Burila Mare nu exista un traseu cicloturistic. Traseul cicloturistic in lungime aproximativ de 31,050 km (compus din tronson 5.1 de 9,153 km; tronson 5.2 de 1,540 km; tronson 5.3 de 6,075 km; tronson 5.4 de 4,462 km, tronson 5.5 de 4,676 km; tronson 5.6 de 3,109 km si tronson 5.7 de 2,035 km) propus pentru a traversa U.A.T. Burila Mare are ca punct de inceput limita U.A.T. Devesel si ca punct de sfarsit limita U.A.T. Gogosu. Traseul se afla in intravilanul si extravilanul localitatii Burila Mare.

Tronsonul 5.1 de 9,153 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri de judetene existente din intravilanul si extravilanul localitatii Burila Mare (DJ 565).

Tronsonul 5.2 de 1,540 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor locale existente din intravilanul si extravilanul localitatii Burila Mare - sat Crivina. Traseul cicloturistic pentru tronsonul propus intre pozitiile km 0+415,00 - 1+335,00 este la nivel de pamant, cu gropi, valuriri, vegetatie, praf vara si noroi in perioadele ploioase fapt pentru care devine impracticabil pentru biciclisti.

Tronsonul 5.3 de 6,075 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor judetene existente din din intravilanul si extravilanul localitatii Burila Mare (DJ 565).

Tronsonul 5.4 de 4,462 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri nationale existente din intravilanul si extravilanul Burila Mare (DN 56B).

Tronsonul 5.5 de 4,676 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor comunale si locale existente din intavilanul si extravilanul localitatii Burila Mare - sat Izvoru Frumos si Tiganasi (DC 109, strazi locale). Traseul cicloturistic pentru tronsonul propus intre pozitiile km 2+000,00 - 4+676,00 este la nivel de pamant sau material granular amestecat cu pamant, cu gropi, valuriri, vegetatie, praf vara si noroi in perioadele ploioase fapt pentru care devine impracticabil pentru biciclisti.

Tronsonul 5.6 de 3,109 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri nationale existente din intravilanul si extravilanul Burila Mare (DN 56B)

Tronsonul 5.7 de 2,035 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor judetene existente din intravilanul si extravilanul localitatii Burila Mare (DJ 606).

Tronson 5.1 - U.A.T. Burila Mare

- Lungime traseu cicloturistic: 9,153 km;
- Numar indicatoare: 101 buc.

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***

NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSI INFRASTRUCTURA EXISTENTA

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 5.1 de 9,153 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri judetene (DJ 565) existente pe raza U.A.T. Burila Mare. Traseul cicloturistic va folosi infrastructura existenta a drumului judetean DJ 565. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drum existente. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

Tronson 5.2 - U.A.T. Burila Mare

- Lungime traseu cicloturistic: 1,540 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 4,00 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 3,00%;
- Latime zona de siguranta: 2 x 0,50 m;
- Numar indicatoare: 33 buc.

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***

Pozitie km	***Scenariu recomandat:***
0+000,00 - 0+415,00; 1+335,00 - 1+540,00;	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi existente la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA
0+415,00 - 1+335,00	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi la nivel de pamant: • Strat din macadam ordinar: 10 cm; • Strat din balast bogat in argila mim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta - Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 5.1 de 9,153 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor locale existente pe raza U.A.T. Burila Mare. Intre pozitiile km 0+000,00 - 0+415,00; 1+335,00 - 1+540,00 traseul cicloturistic va folosi infrastructura existenta a drumurilor asfaltate. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drum existente. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

Tronson 5.3 - U.A.T. Burila Mare

- Lungime traseu cicloturistic: 6,075 km;
- Numar indicatoare: 69 buc.

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***

NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE.
TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSI INFRASTRUCTURA EXISTENTA

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 5.3 de 6,075 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri judetene existente (DJ 565) existente pe raza U.A.T. Burila Mare. Traseul cicloturistic va folosi infrastructura existenta a drumului judetean DJ 565. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drum existente. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

Tronson 5.4 - U.A.T. Burila Mare

- Lungime traseu cicloturistic: 4,462 km;
- Suprafata banda stocaj biciclisti: 75,00 mp;
- Lungime borduri 20x25 cm :25,00 ml
- Lungime borduri 10x15 cm :140,00 ml
- Numar indicatoare: 29 buc.

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***

Pozitie km	***Scenariu recomandat:***
0+000,00 - 0+031,00 - dreapta	Traseu cicloturistic amplasat drumul national DN 56B la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA
0+000,00 - 0+031,00 - stanga	Traseu cicloturistic amplasat paralel cu ampriza Drumului national 56B - banda de stocaj biciclisti: • strat de uzura din mixtura asfaltica tip BA 8 rul; 50/70: 4 cm; • strat de baza din beton de ciment C16/20: 10 cm; • strat de fundatie din balast: 10 cm.
0+031,00 - 4+462,00	Traseu cicloturistic amplasat drumul national DN 56B la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 5.4 de 4,462 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri natioanle (DN56B) existente pe raza U.A.T. Burila Mare.

Traseul cicloturistic va folosi infrastructura existenta a drumului national DN 56B cu exceptia tronsonului cuprins intre pozitiile kilometrice 0+000,00 - 0+031,00 unde pe partea stanga se va realiza banda de stocaj biciclisti iar pe partea dreapta circulatia se va desfasura pe partea carosabila a drumului national DN 56B. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drum existente. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

Tronson 5.5 - U.A.T. Burila Mare

- Lungime traseu cicloturistic: 4,676 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 4,00 m;

- Panta transversala traseu cicloturistic: 3,00%;
- Latime zona de siguranta: 2 x 0,50 m;
- Podet Ø500, L=7,50 m: 4,00 buc;
- Numar indicatoare: 47 buc.

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***

Pozitie km	***Scenariu recomandat:***
0+000,00 - 2+000,00	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi existente la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA
2+000,00 - 4+000,00	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi la nivel de balast: • Asternere balast in cantitate de maxim 300mc/km; • Scarificare si reprofilare platforma existenta; • Zestre din agregate existenta - Lucrari reglementate prin AND 554/2002.
4+000,00 - 4+676,00	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi la nivel de pamant: • Strat din macadam ordinar: 10 cm; • Strat din balast bogat in argila mim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta - Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 5.5 de 4,676 km propus se suprapune cu reteaua de reteaua drumurilor comunale si locale existente existente pe raza U.A.T. Burila Mare. Intre pozitiile km 0+000,00 - 2+000,00 traseul cicloturistic va folosi infrastructura existenta a drumurilo locale asfaltate. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drum existente. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

- ***Lucrari de colectare si evacuare dirijata a apelor pluviale:***

In vederea evacuarii apelor s-au prevazut podete tubulare Ø500 mm dupa cum urmeaza:

Nr. Crt.	**Pozitie km**	**Tip podet**	**Lungime podet(m)**
1	2+245,00	Podete tubulare Ø500 mm	7,50

2	2+650,00	Podete tubulare Ø500 mm	7,50
3	3+700,00	Podete tubulare Ø500 mm	7,50
4	4+270,00	Podete tubulare Ø500 mm	7,50

Tronson 5.6 - U.A.T. Burila Mare

- Lungime traseu cicloturistic: 3,109 km;
- Suprafata banda stocaj biciclisti: 75,00 mp;
- Lungime borduri 20x25 cm :25,00 ml
- Lungime borduri 10x15 cm :140,00 ml
- Numar indicatoare: 33 buc.

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***

Pozitie km	***Scenariu recomandat:***
0+000,00 - 0+032,00 - dreapta	Traseu cicloturistic amplasat drumul national DN 56B la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA
0+000,00 - 0+032,00 - stanga	Traseu cicloturistic amplasat paralel cu ampriza Drumului national 56B - banda de stocaj biciclisti: • strat de uzura din mixtura asfaltica tip BA 8 rul; 50/70: 4 cm; • strat de baza din beton de ciment C16/20: 10 cm; • strat de fundatie din balast: 10 cm.
0+000,00 - 3+109,00	Traseu cicloturistic amplasat drumul national DN 56B la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 5.6 de 3,109 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri natioanle (DN56B) existente pe raza U.A.T. Burila Mare.

Traseul cicloturistic va folosi infrastructura existenta a drumului national DN 56B cu exceptia tronsonului cuprins intre pozitiile kilometrice 0+000,00 - 0+032,00 unde pe partea stanga se va realiza banda de stocaj biciclisti iar pe partea dreapta circulatia se va desfasura pe partea carosabila a drumului national DN 56B. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de

drum existente. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

Tronson 5.7 - U.A.T. Burila Mare

- Lungime traseu cicloturistic: 2,035 km;
- Numar indicatoare: 10 buc.

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***

NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSI INFRASTRUCTURA EXISTENTA

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 5.7 de 2,035 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri judetene (DJ 606) existente pe raza U.A.T. Burila Mare. Traseul cicloturistic va folosi infrastructura existenta a drumului judetean DJ 606. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drum existente. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

6. U.A.T. Gogosu

In prezent pe teritoriul administrativ al localitatii Gogosu nu exista un traseu cicloturistic. Traseul cicloturistic in lungime aproximativ de 14,194 km (compus din tronson 6.1 de 5,093 km; tronson 6.2 de 4,281 km; tronson 6.3 de 2,266 km; tronson 6.4 de 2,554 km) propus pentru a traversa U.A.T. Gogosu are ca punct de inceput limita U.A.T. Burila Mare si ca punct de sfarsit limita U.A.T. Gruia. Traseul se afla in intravilanul si extravilanul localitatii Gogosu.

Tronsonul 6.1 de 5,093 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri de judetene existente din intravilanul si extravilanul localitatii Gogosu (DJ 606).

Tronsonul 6.2 de 4,281 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri nationale existente din intravilanul si extravilanul localitatii Gogosu (DN56C).

Tronsonul 6.3 de 2,266 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri de judetene existente din intravilanul si extravilanul localitatii Gogosu (DJ 606G).

Tronsonul 6.4 de 2,554 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri de exploatare existente din intravilanul si extravilanul Gogosu. Traseul cicloturistic pentru tronsonul propus este la nivel de pamant sau material granular amestecat cu pamant, cu gropi, valuriri, vegetatie, praf vara si noroi in perioadele ploioase fapt pentru care devine impracticabil pentru biciclisti.

Datorita inconvenientelor enumerate circulatia bicicletelor nu se poate desfasoara corespunzator din punct de vedere al sigurantei si confortului.

Tronson 6.1 - U.A.T. Gogosu

- Lungime traseu cicloturistic: 5,093 km;
- Numar indicatoare: 49 buc.

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***

NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSI INFRASTRUCTURA EXISTENTA

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 6.1 de 5,292 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri judetene (DJ 606) existente pe raza U.A.T. Gogosu. Traseul cicloturistic va folosi infrastructura existenta a drumului judetean DJ 606. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drum existente. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

Tronson 6.2 - U.A.T. Gogosu

- Lungime traseu cicloturistic: 4,281 km;
- Numar indicatoare: 64 buc.

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***

NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSI INFRASTRUCTURA EXISTENTA

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 6.2 de 4,281 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri nationale (DN56C) existente pe raza U.A.T. Gogosu. Traseul cicloturistic va folosi infrastructura existenta a drumului national DN56C. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drum existente. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

Tronson 6.3 - U.A.T. Gogosu

- Lungime traseu cicloturistic: 2,266 km;
- Numar indicatoare: 18 buc.

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***

NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSI INFRASTRUCTURA EXISTENTA

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 6.3 de 2,266 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri judetene (DJ 606G) existente pe raza U.A.T. Gogosu. Traseul cicloturistic va folosi infrastructura existenta a drumului judetean DJ 606G. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drum existente. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

Tronson 6.4 - U.A.T. Gogosu

- Lungime traseu cicloturistic: 2,554 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 3,00-4,00 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 3,00%;
- Latime zona de siguranta: 2 x 0,50 m;
- Lungime reprofilare rigola din pamant:200,00 ml
- Podet Ø500, L=5,00 m: 1,00 buc;
- Numar indicatoare: 23 buc.

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***

- Strat din macadam ordinar: 10 cm;
- Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm;
- Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta. Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 6.4 de 2,554 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri de exploatare existente pe raza U.A.T. Gogosu. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drum existente. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

- ***Lucrari de colectare si evacuare dirijata a apelor pluviale:***

Pe Tronsonul 6.4 U.A.T. Gogosu pentru colectarea si evacuarea apelor pluviale s-a prevazut reprofilarea rigolei din pamant intre urmatoarele pozitii kilometrice:

Nr. Crt.	Pozitie km	Lungime (m)
1.	1+000,00 – 1+200,00	200,00
	Total	200,00

In vederea evacuarii apelor s-au prevazut podete tubulare Ø500 mm dupa cum urmeaza:

Nr. Crt.	Pozitie km	Tip podet	Lungime podet(m)
1.	1+062,00	Podete tubulare Ø500 mm	5,00

7. U.A.T. Gruia

In prezent pe teritoriul administrativ al localitatii Gruia nu exista un traseu cicloturistic. Traseul cicloturistic in lungime aproximativ de 13,325 km (compus din tronson 7.1 de 5,975 km; tronson 7.2 de 7,350 km;) propus pentru a traversa U.A.T. Gruia are ca punct de inceput limita U.A.T. Gogosu si ca punct de sfarsit limita U.A.T. Pristol. Traseul se afla in intravilanul si extravilanul localitatii Gruia.

Tronsonul 7.1 de 5,975 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri de exploatare si strazi existente din intravilanul si extravilanul localitatii Gogosu - sat Izvoarele . Traseul cicloturistic pentru tronsonul propus este la nivel de pamant sau material granular amestecat cu pamant intre pozitiile kilometrice 0+000,00 - 0+785,00, cu gropi, valuriri, vegetatie, praf vara si noroi in perioadele ploioase fapt pentru care devine impracticabil pentru biciclisti.

Tronsonul 7.2 de 7,350 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri nationale existente din intravilanul si extravilanul localitatii Gogosu (DN56C).

Datorita inconvenientelor enumerate circulatia bicicletelor nu se poate desfasoara corespunzator din punct de vedere al sigurantei si confortului.

Tronson 7.1 - U.A.T. Gruia

- Lungime traseu cicloturistic: 5,975 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 4,00 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 3,00%;
- Latime zona de siguranta: 2 x 0,50 m;
- Numar indicatoare: 79 buc.

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***

Pozitie km	***Scenariu recomandat:***
0+000,00 - 0+785,00	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam ordinar: 10 cm; • Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta - Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.

0+785,00 - 4+800,00	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi existente la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA
4+800,00 - 5+975,00	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi existente la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 7.1 de 5,975 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri de exploatare si strazi existente pe raza U.A.T. Gruia. Intre pozitiile 0+785,00 - 5+975,00 traseul cicloturistic va folosi infrastructura existenta a drumului locale asfaltate. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drum existente. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

Tronson 7.2 - U.A.T. Gruia

- Lungime traseu cicloturistic: 7,350 km;
- Suprafata banda stocaj biciclisti: 80,00 mp;
- Suprafata structura noua DN 56B: 28,00 mp
- Lungime rigola carosabila: 35,00 mp
- Suprafata spatiu verde: 4,00 mp;
- Lungime borduri 10x15 cm :40,00 ml
- Numar indicatoare: 77 buc.

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***

Pozitie km	***Scenariu recomandat:***
0+000,00 - 0+045,00 - stanga	Traseu cicloturistic amplasat paralel cu ampriza Drumului national 56C - banda de stocaj biciclisti: • strat de uzura din mixtura asfaltica tip BA 8 rul; 50/70: 4 cm; • strat de baza din beton de ciment C16/20: 10 cm; • strat de fundatie din balast: 10 cm.

0+000,00 - 0+045,00 - dreapta	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi existente la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA
0+045,00 - 7+350,00	Traseu cicloturistic amplasat drumul national DN 56C la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 7.2 de 7,350 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri nationale existente din intravilanul si extravilanul localitatii Gruia (DN56C).

Traseul cicloturistic va folosi infrastructura existenta a drumului national DN 56C cu exceptia tronsonului cuprins intre pozitiile kilometrice 0+000,00 - 0+045,00unde pe partea stanga se va realiza banda de stocaj biciclisti iar pe partea dreapta circulatia se va desfasura pe partea carosabila a drumului national DN 56C. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drum existente. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

8. U.A.T. Pristol

In prezent pe teritoriul administrativ al localitatii Pristol nu exista un traseu cicloturistic. Traseul cicloturistic in lungime aproximativ de 9,854 km (compus din tronson 8.1 de 0,900 km; tronson 8.2 de 8,954 km;) propus pentru a traversa U.A.T. Pristol are ca punct de inceput limita U.A.T. Gruia si ca punct de sfarsit limita U.A.T. Garla Mare. Traseul se afla in intravilanul si extravilanul localitatii Pristol.

Tronsonul 8.1 de 0,900 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri nationale existente din intravilanul si extravilanul localitatii Pristol (DN56C).

Tronsonul 8.2 de 8,954 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri de exploatare existente asfaltate sau la nivel de nivel de pamant sau material granular amestecat cu pamant, cu gropi, valuriri, vegetatie, praf vara si noroi in perioadele ploioase fapt pentru care devine impracticabil pentru biciclisti.

Datorita inconvenientelor enumerate circulatia bicicletelor nu se poate desfasoara corespunzator din punct de vedere al sigurantei si confortului.

Tronson 8.1 - U.A.T. Pristol

- Lungime traseu cicloturistic: 0,900 km;
- Numar indicatoare: 21 buc.

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***

NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSI INFRASTRUCTURA EXISTENTA

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 8.1 de 0,900 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri nationale (DN 56C) existente pe raza U.A.T. Pristol. Traseul cicloturistic va folosi infrastructura existenta a drumului national DN56C. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drum existente. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

Tronson 8.2 - U.A.T. Pristol

- Lungime traseu cicloturistic: 8,954 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 3,00 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 3,00%;
- Latime zona de siguranta: 2 x 0,50 m;
- Podet Ø500, L=5,00 m: 10,00 buc;
- Numar indicatoare: 55 buc.

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***

Pozitie km	***Scenariu recomandat:***
0+000,00 - 3+590,00	Traseu cicloturistic amplasat pe drum de exploatare la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA
3+590,00 - 8+954,00	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam ordinar: 10 cm; • Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta - Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 8.2 de 8,954 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri de exploatare existente pe raza U.A.T. Pristol. Intre pozitiile km 0+000,00 - 3+590,00 traseul cicloturistic va folosi infrastructura existenta a drumurilor locale asfaltate. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drum existente. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

- ***Lucrari de colectare si evacuare dirijata a apelor pluviale:***

In vederea evacuarii apelor s-au prevazut podete tubulare Ø500 mm dupa cum urmeaza:

Nr. Crt.	Pozitie km	Tip podet	Lungime podet(m)
1	3+797,00	Podete tubulare Ø500 mm	5,00
2	4+300,00	Podete tubulare Ø500 mm	5,00
3	5+278,00	Podete tubulare Ø500 mm	5,00
4	6+063,00	Podete tubulare Ø500 mm	5,00
5	6+480,00	Podete tubulare Ø500 mm	5,00
6	7+100,00	Podete tubulare Ø500 mm	5,00
7	7+630,00	Podete tubulare Ø500 mm	5,00
8	7+990,00	Podete tubulare Ø500 mm	5,00
9	8+400,00	Podete tubulare Ø500 mm	5,00
10	8+950,00	Podete tubulare Ø500 mm	5,00

9. U.A.T. Garla Mare

In prezent pe teritoriul administrativ al localitatii Garla Mare nu exista un traseu cicloturistic. Traseul cicloturistic in lungime aproximativ de 9,785 km (compus din tronson 9.1 de 3,731 km; tronson 9.2 de 1,699 km; tronson 9.3 de 0,104 km; tronson 9.4 de 1,845 km, tronson 9.5 de 2,406 km) propus pentru a traversa U.A.T. Garla Mare are ca punct de inceput limita U.A.T. Pristol si ca punct de sfarsit limita U.A.T. Vrata. Traseul se afla in intravilanul si extravilanul localitatii Garla Mare.

Tronsonul 9.1 de 3,731 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri de exploatare existente din intravilanul si extravilanul localitatii Garla Mare. Traseul cicloturistic pentru tronsonul propus este la nivel de pamant, cu gropi, valuriri, vegetatie, praf vara si noroi in perioadele ploioase fapt pentru care devine impracticabil pentru biciclisti.

Tronsonul 9.2 de 1,699 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor locale existente din intravilanul si extravilanul localitatii Garla Mare. Traseul cicloturistic

pentru tronsonul propus este la nivel de pamant sau material granular amestecat cu pamant intre pozitiile kilometrice 0+000,00 - 0+397,00, cu gropi, valuriri, vegetatie, praf vara si noroi in perioadele ploioase fapt pentru care devine impracticabil pentru biciclisti.

Tronsonul 9.3 de 0,104 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor nationale existente din intravilanul si extravilanul localitatii Garla Mare (DN 56C).

Tronsonul 9.4 de 1,845 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor locale existente din intravilanul si extravilanul localitatii Garla Mare. Traseul cicloturistic pentru tronsonul propus este la nivel de material granular amestecat cu pamant intre pozitiile kilometrice: 0+000,00-0+849,00; 0+877,00-0+919,00; 0+952,00-1+053,00; 1+085,00-1+191,00; 1+221,00-1+326,00; 1+355,00-1+460,00; 1+490,00-1+613,00, cu gropi, valuriri, vegetatie, praf vara si noroi in perioadele ploioase fapt pentru care devine impracticabil pentru biciclisti.

Tronsonul 9.5 de 2,406 propus se suprapune cu reteaua drumurilor nationale existente din intravilanul si extravilanul localitatii Garla Mare (DN 56C).

Datorita inconvenientelor enumerate circulatia bicicletelor nu se poate desfasoara corespunzator din punct de vedere al sigurantei si confortului.

Tronson 9.1 - U.A.T. Garla Mare

- Lungime traseu cicloturistic: 3,731 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 3,00 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 3,00%;
- Latime zona de siguranta: 2 x 0,50 m;
- Podet Ø500, L=5,00 m: 3,00 buc;
- Numar indicatoare: 16 buc.

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***

- Strat din macadam ordinar: 10 cm;
- Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm;
- Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta. Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 9.1 de 3,731 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri de exploatare existente pe raza U.A.T. Garla Mare. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drum existente. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

- ***Lucrari de colectare si evacuare dirijata a apelor pluviale:***

In vederea evacuarii apelor s-au prevazut podete tubulare Ø500 mm dupa cum urmeaza:

Nr. Crt.	Pozitie km	Tip podet	Lungime podet(m)
1	1+317,00	PASARELA PESTE VFN GARLA MARE	
2	1+386,00	Podet tip P2	8,40
3	2+000,00	Podete tubulare Ø500 mm	5,00
4	2+715,00	Podete tubulare Ø500 mm	5,00
5	3+220,00	Podete tubulare Ø500 mm	5,00

1. PASARELA PESTE VFN GARLA MARE

INFRASTRUCTURA

Infrastructurile pasarelei vor fi alcatuite din doua culei fundate indirect, prin intermediul pilotilor.

Pentru executia pilotilor se va realiza platforme pentru statia de forat pentru fiecare element de infrastrucura. Dupa realizarea forajului, se va introduce tubulatura recuperabila. Tubulatura se va introduce pe toata adancimea forajului. Dupa introducerea carcaselor de armatura, care vor avea lungimea de 16.00 m, inclusiv mustatile de armatura, care vor ajuta la solidarizarea cu radierul fundatiei, se va executa betonarea pilotilor, care se va realiza pe adancimea de 16.00 m. Dupa executia tuturor pilotilor se va executa sapatura pana la o cota de -0.10 m fata de partea inferioara a radierului, cu scopul de a se executa stratul de egalizare din beton monolit de 10 cm grosime.

Culeele sunt realizate din beton armat fundate indirect pe 4 micropiloti forati cu diametrul de 800 mm si adancimea de 15,00 m. Radierul de solidarizare a pilotilor va fi rigid, cu inaltimea de 1,00 m. Culeile vor fi prevazute cu ziduri intoarse.

Inainte de executia radierului se va demola betonul contaminat din capul pilotilor pe adancimea de 85 cm, la fiecare pilot.

Elevatiile vor avea inaltimi de 3,00 m pentru culeea C1, respectiv 3,00 m pentru culeea C2, fiind prevazute cu ziduri intoarse, dren in spate prevazut cu rigole pentru colectarea si evacuarea apelor.

In raport cu firul apei si al albiei amenajate, elevatiile culeelor vor fi amplasate paralel cu acestea.

SUPRASTRUCTURA

Tablierul are o deschidere de 12,00 m si asigura o parte carosabila de 4,00 m intre parapeti.Latimea totala a tablierului este de 4,50 m.

Rezemarea pe infrastructuri se va realiza prin intermediul aparatelor de reazem din neopren.

In sectiune transversala suprastructura va fi alcatuita din 6 grinzi prefabricate din beton precomprimat cu lungime de 12,00 m si inaltime de 0,52 m.

Grinzile vor conlucra in sens transversal prin intermediul unei placi de suprabetonare din beton armat C35/45, armatura B500C. Grosimea placii va fi variabila, intre 16 cm si 20 cm.

CALEA PE POD

Calea pe pasarela va avea latimea de 4,00 m cu panta transversala in acoperis de 2,00%.

Calea pe pasarela va fi realizata din:

- 4 cm BAP16 rul. 50/70 – strat de uzura;
- 4 cm BAP16 rul. 50/70– strat de legatura;
- 3 cm beton asfaltic BA 8 – protectie hidroizolatie;
- hidriozolatie tip membrana;
- Placa de suprabetonare C35/45 – 16....20 cm.

Hidroizolatia pe pasarela, va fi de tip membrana pe baza de bitum distilat modificat cu elasto-plastomeri, cu armatura, rezistenta la tractiune si perforare.

Se vor realiza cordoane de impermeabilizare langa lisa parapetului la partea superioara a hidroizolatiei si a stratului de BA8. Se vor mai realiza cordoane de impermeabilizare in lungul dispozitivelor de acoperire a rosturilor.

Dispozitivele de acoperire a rosturilor se vor monta in dreptul culeelor.

RAMPE DE ACCES

Rampele de acces vor fi alcatuite din terasamnete de pamant, executate cu taluzuri inclinate la 2:3.

Sistemul rutier pe rampele de acces va fi compus din:

- 4 cm - uzura BA8 rul. 50/70;
- 10 cm – strat de baza din beton de ciment C16/20;
- 10 cm – strat de fundatie din balast;

Se monteaza parapet directional pe o lungime de 25,00 m, pe fiecare rampa de acces la pasarela.

Racordarea podului cu rampele de acces se va realiza cu sferturi de con pereate. Pereul executat pe sferturile de con, va fi relizat pe un strat de balast de 15 cm, pe care se va turna un beton de clasa C30/37 avand aceeasi grosime. La fiecare capat al sferturilor de con se vor realiza scari de acces, prevazute cu mana curenta, si casiuri.

In spatele culeelor de vor executa drenuri din bolovani de rau, asezati in sistem filtru invers (bolovanii cu diametrul mai mic vor fi asezati spre umplutura terasamentului, iar bolovanii cu diametrul mai mare vor fi asezati spre elevatia culeei). La partea dinspre terasament, drenul va fi protejat cu un strat de geotextil. Consola drenului va fi prevazute cu chiunete, orientate cu panta spre mijlocul culeei pozitie in care va fi montata o teva PVC cu diametrul de 110 mm, care va trece transversal prin corpul culeei si il depasi cu cca. 10 cm. Executia drenului se va realiza concomitent cu umplutura din spatele culeei. Toate suprafetele fundatiei aflate in contact cu pamantul, vor fi hidroizolate cu o solutie pe baza de bitum.

Tabel centralizator tipuri de beton utilizate

Elementul constructiv	Clasa de expunere	Clasa betonului	Tipul betonului	
			Beton armat	Beton simplu
Piloti	XA1+XC2	C25/30	x	
Radiere	XA1+XC2	C25/30	x	
Elevatii	XC4 +XF2+XD1	C30/37	x	
Tablier	XC4 +XF4+XD3	C35/45	x	
Sferturi de con, casiuri si scari de acces	XC4 +XF4+XD1	C30/37		x
Beton de egalizare	X0	C8/10		x

AMENAJAREA ALBIEI VFN

Lucrarile de calibrare si protectie a malurilor se vor executa pe o lungime de 24,00 m. In aval si amonte de pod albia va fi pereata. Pereul se va realiza din beton C30/37 si va avea 15 cm grosime. Pereul se va executa pe saltele de gabioane cu grosimea de 50 cm iar la capetele acestuia se vor executa pinteni din beton armat C30/37, cu dimensiunea de 50 x 100 cm. In fata pintenilor se va realiza o protectie din anrocamente cu grosimea medie de 75 cm.

Calibrarea albie se va realiza prin executia unor ziduri din beton armat cu inaltimea de 4,00 m.

Zidul de sprijin este tronsonat la 5,00 m. Latimea talpii fundatiei este de 2,80 m. Elevatia are o latime de 40 cm. Talpa este orizontala cu o grosime de de 70 cm. Talpa fundatiei este asezata pe un strat de beton de egalizare in grosime de 10 cm, clasa C8/10.

Pentru asigurare interceptarii, preluarii si evacuarii apelor filtrante, in terenul din spatele zidului se executa un dren orizontal cu latimea de 0.40 m.

Săpăturile se vor realiza mecanizat și manual și vor fi sprijinite cu dulapi, popi și șpraițuri. Săpăturile vor fi verificate și supravegheate de o persoană special instruită și desemnată. Verificările se vor efectua la începutul și sfârșitul programului de lucru, și ori de câte ori persoana instruită va considera necesar.

În cazul cedării șpraițurilor, muncitorii vor fi îndepărtați din incinta săpăturii și se vor lua măsuri de suplimentare a acestora.

Pentru realizarea structurii se începe cu execuția săpăturilor pentru fundația zidului și asigurarea malurilor cu sprijiniri de dulapi. După ce se asigură spațiul de lucru se poate trece în continuarea la realizarea zidului de sprijin propriu-zis.

Tronson 9.2 - U.A.T. Garla Mare

- Lungime traseu cicloturistic: 1,699 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 4,00 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 3,00%;
- Latime zona de siguranta: 2 x 0,50 m;
- Numar indicatoare: 33 buc.

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***

Pozitie km	***Scenariu recomandat:***
0+000,00 - 0+397,00	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi la nivel de pamant: • Strat din macadam ordinar: 10 cm; • Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta - Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.
0+397,00 - 1+699,00	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi existente la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 9.2 de 3,731 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri existente pe raza U.A.T. Garla Mare. Intre pozitiile km 0+397,00 - 1+699,00 traseul cicloturistic va folosi infrastructura existenta a drumurilor locale asfaltate. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drum existente. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

Tronson 9.3 - U.A.T. Garla Mare

- Lungime traseu cicloturistic: 0,104 km;
- Numar indicatoare: 14 buc.

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***

NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSI INFRASTRUCTURA EXISTENTA

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 9.3 de 0,104 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri nationale (DN 56C) existente pe raza U.A.T. Pristol. Traseul cicloturistic va folosi infrastructura existenta a drumului national DN56C. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drum existente. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

Tronson 9.4 - U.A.T. Garla Mare

- Lungime traseu cicloturistic: 1,845 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 5,00 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 3,00%;
- Latime zona de siguranta: 2 x 0,50 m;
- Decolmatare podete existente: 36,00 buc.
- Podet Ø500, L=5,00 m: 1,00 buc;
- Numar indicatoare: 64 buc.

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***

Pozitie km	***Scenariu recomandat:***
0+000,00 - 0+849,00; 0+877,00 - 0+919,00; 0+952,00 - 1+053,00; 1+085,00 - 1+191,00; 1+221,00 - 1+326,00; 1+355,00 - 1+460,00; 1+490,00 - 1+613,00	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi la nivel de balast: • Asternere balast in cantitate de maxim 300mc/km; • Scarificare si reprofilare platforma existenta; • Zestre din agregate existenta - Lucrari reglementate prin AND 554/2002.
0+849,00 - 0+877,00; 0+919,00 - 0+952,00; 1+053,00 - 1+085,00; 1+191,00 - 1+221,00; 1+326,00 - 1+355,00; 1+460,00 - 1+490,00; 1+613,00 - 1+845,00	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi existente la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 9.4 de 1,845 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri existente pe raza U.A.T. Garla Mare. Intre pozitiile km 0+000,00 - 0+849,00; 0+877,00 -0+919,00; 0+952,00 - 1+053,00;1+085,00 - 1+191,00; 1+221,00 - 1+326,00; 1+355,00 - 1+460,00; 1+490,00 - 1+613,00traseul cicloturistic va folosi infrastructura existenta a drumurilor locale asfaltate. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drum existente. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

- ***Lucrari de colectare si evacuare dirijata a apelor pluviale:***

Pe Tronsonul 9.4 U.A.T. Garla Mare pentru colectarea si evacuarea apelor pluviale s-a prevazut reprofilarea rigolei din pamant intre urmatoarele pozitii kilometrice:

Nr. Crt.	Pozitie km	Lungime (m)
1	0+099,00 – 0+244,00	145,00
2	0+250,00 - 382,00	132,00
3	0+390,00 - 0+490,00	100,00
4	0+497,00 - 0+599,00	102,00
5	0+605,00 - 0+690,00	85,00
6	0+868,00 - 0+931,00	63,00
7	0+941,00 - 1+066,00	125,00
8	1+075,00 - 1+198,00	123,00
9	1+211,00 - 1+334,00	123,00
10	1+346,00 - 1+469,00	123,00
11	1+480,00 - 1+622,00	142,00
	Total	1263,00

In vederea evacuarii apelor s-au prevazut podete tubulare Ø500 mm dupa cum urmeaza:

Nr. Crt.	Pozitie km	Tip podet	Lungime podet(m)
1.	0+100,00	Podete tubulare Ø500 mm	5,00

In vederea evacuarii apelor s-au prevazut decolmatarea existente dupa cum urmeaza:

Nr. Crt.	Pozitie km
1	0+857,00
2	0+867,00
3	0+931,00
4	0+940,00
5	1+066,00
6	1+076,00
7	1+200,00
8	1+210,00
9	1+335,00
10	1+365,00
11	1+470,00
12	1+480,00

Tronson 9.5 - U.A.T. Garla Mare

- Lungime traseu cicloturistic: 2,406 km;
- Numar indicatoare: 22 buc.

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***

NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSI INFRASTRUCTURA EXISTENTA

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 9.5 de 2,406 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri nationale (DN 56C) existente pe raza U.A.T. Garla Mare. Traseul cicloturistic va folosi infrastructura existenta a drumului national DN56C. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drum existente. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

10. U.A.T. Vrata

In prezent pe teritoriul administrativ al localitatii Vrata nu exista un traseu cicloturistic. Traseul cicloturistic in lungime aproximativ de 4,626 km propus pentru a traversa U.A.T. Vrata are ca punct de inceput limita U.A.T. Garla Mare si ca punct de sfarsit limita U.A.T. Salcia. Traseul se afla in intravilanul si extravilanul localitatii Vrata.

Tronsonul 10 de 4,626 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri nationale existente din intravilanul si extravilanul localitatii Vrata (DN56C).

Tronson 10 - U.A.T. Vrata

- Lungime traseu cicloturistic: 4,626 km;
- Numar indicatoare: 66 buc.

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***

NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSI INFRASTRUCTURA EXISTENTA

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 10 de 2,406 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri nationale (DN 56C) existente pe raza U.A.T. Vrata. Traseul cicloturistic va folosi infrastructura existenta a drumului national DN56C. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drum existente. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

11. U.A.T. Salcia

In prezent pe teritoriul administrativ al localitatii Salcia nu exista un traseu cicloturistic. Traseul cicloturistic in lungime aproximativ de 14,058 km (compus din tronson 11.1 de 3,263 km; tronson 11.2 de 10,795 km;) propus pentru a traversa U.A.T. Salcia are ca punct de inceput limita U.A.T. Vrata si ca punct de sfarsit limita U.A.T. Cetate. Traseul se afla in intravilanul si extravilanul localitatii Salcia.

Tronsonul 11.1 de 3,263 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri nationale existente din intravilanul si extravilanul localitatii Salcia (DN56C).

Tronsonul 11.2 de 10,795 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri de exploatare si cu digul de protectie al Dunarii din intravilanul si extravilanul localitatii Salcia.

Tronson 11.1 - U.A.T. Salcia

- Lungime traseu cicloturistic: 3,263 km;
- Numar indicatoare: 23 buc.

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***

NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSI INFRASTRUCTURA EXISTENTA

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 11.1 de 3,263 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri nationale (DN 56C) existente pe raza U.A.T. Salcia. Traseul cicloturistic va folosi infrastructura existenta a drumului national DN56C. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drum existente. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

Tronson 11.2 - U.A.T. Salcia

- Lungime traseu cicloturistic: 10,795 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 3,00 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 3,00%;
- Latime zona de siguranta: 2 x 0,50 m;
- Numar indicatoare: 65 buc.
- Parapet de protectie: 100,00 ml;
- Parapet prefabricat din beton, Hmin=1,2 m, l=2,0 m(dig): 4 buc.

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***

Pozitie km	***Scenariu recomandat:***
0+000,00 - 9+600,00; 10+715,00 - 10+795,00	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam ordinar: 10 cm; • Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta - Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.
9+600,00 - 10+715,00	Traseu cicloturistic amplasat pe dig de protectie Dunare: • Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Decapare strat vegetal: 10 cm; • Completare cu umplutura de pamant - daca este cazul • Umplutura existenta dig de protectie.

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 11.2 de 10,795 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri de exploatare si cu digul de protectie al Dunarii pe raza U.A.T. Salcia. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drum existente. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

- ***Lucrari de colectare si evacuare dirijata a apelor pluviale:***

In vederea evacuarii apelor s-au prevazut podete tubulare Ø500 mm dupa cum urmeaza:

Nr. Crt.	**Pozitie km**	**Tip podet**	**Lungime podet(m)**
1	0+850,00	Podete tubulare Ø500 mm	5,00
2	1+310,00	Podete tubulare Ø500 mm	5,00
3	2+100,00	Podete tubulare Ø500 mm	5,00
4	2+530,00	Podete tubulare Ø500 mm	5,00
5	2+970,00	Podete tubulare Ø500 mm	5,00
6	3+580,00	Podete tubulare Ø500 mm	5,00
7	4+715,00	Podete tubulare Ø500 mm	5,00
8	5+175,00	Podete tubulare Ø500 mm	5,00
9	6+300,00	Podete tubulare Ø500 mm	5,00
10	6+830,00	Podete tubulare Ø500 mm	5,00
11	8+020,00	Podete tubulare Ø500 mm	5,00

Descrierea elementelor de scurgere.

Pentru colectarea si evacuarea apelor pluviale, din zona platformei traseului cicloturiastic, s-au prevazut urmatoarele solutii:

- Amenajarea platformei in profil de rambleu;
- Reprofilarea rigolelor de pamant existente;
- Executie rigole de pamant;
- Decolmatare podete transversale existente;
- Extindere podete transversale existente;
- Montare podete transversale noi, in punctele de minim sau zone impuse de amplasament.

Elementele de colectare si evacuare sunt in conformitate cu *STAS 2914-84 si STAS 2916-87*, cu o sectiune calculata astfel incat sa asigure evacuarea apelor provenite din ploi de pe suprafetele aferente bazinului de acumulare.

Podeţele vor fi proiectate şi dimensionate în conformitate cu *„Normativ privind adaptarea la teren a proiectelor tip de podeţe pentru drumuri indicativ PD 19-2003” şi cu „Normativ privind proiectarea hidraulică a podurilor şi podeţelor indicativ PD 95-2002”;*

Lucrari de asigurare a sigurantei circulatiei:

Pentru siguranţa circulaţiei se vor prevedea:

- indicatori de orientare şi avertizare, după cerinţele SR 1848;

Nota!*avand in vedere termenele contractuale impuse prin PNRR si faptul ca la momentul realizarii achizitiei pentru serviiciile de proiectare si executie lucrari nu sunt obtinute toate avizele/autorizatiile s-a procedat la aplicarea unui spor pozitiv de 30% asupra numarului de indicatoare rutiere, asfel incat sa fie acoperite eventuale conditionari impuse de catre avizatori.

- marcaje rutiere după cerinţele SR 1848 – 7-aplicate pe imbracaminti asfaltice.

Vor fi prevazute semnalizari si marcaje rutiere atat pe perioada executiei cat si definitive.

Realizarea unor parametri tehnici optimi privind pantele longitudinale, transversale, marcarea şi semnalizarea corespunzătoare, asigurarea colectării şi scurgerii rapide a apelor pluviale, asigurarea vizibilităţii, asigură un grad înalt al siguranţei circulaţiei pe întreg obiectivul proiectat.

Obiectivul va fi semnalizat şi marcat conform SR 1848-1 - Semnalizare rutieră. Indicatoare și mijloace de semnalizare rutieră. Partea 1: Clasificare, simboluri și amplasare şi STAS 1848-7. Siguranţa circulaţiei. Marcaje rutiere.

Pentru asigurarea circulatiei reglementate pe Dig (vehicule de intretinere si cicloturisti) se vor monta parapete din beton cu inaltimea de minim 1.20 m. Acestea se vor amplasa pe capetele de traseu ale digului, si pe unele drumuri laterale care pot genera accesul vehiculelor neautorizate.

Parapetele din beton care se suprapun cu trasului cicloturistic, se vor amplasa intercalat, pentru a permite trecerea biciclistilor.

Parapetele montate se pot muta de catre personalul ABA, cu utilajele din dotare, in momentul in care se impune accesul pe dig, pentru diferite lucrari specifice.

Amplasamentul acestor parapete va fi urmatorul:

Nr. crt.	Amplasament	Pozitia kilometrica
1	Tronson 11.2 - U.A.T. Salcia, se amplaseaza transversal traseului cicloturistic 2 buc. parapet din beton, h=1.2 m; L=2.0 m, intercalat pentru a permite trecerea biciclistilor	9+603,00
2		10+715,00

JUDETUL DOLJ

In ceea ce priveste traseul cicloturistic in judetul DOLJ, acesta are punctul de inceput la limita dintre U.A.T. SALCIA JUDET MEHEDINTI – U.A.T. CETATE JUDET DOLJ (Sfarsit drum de exploatare cu CF51798 si inceput canalt CN527/2 cf 38143) si are punctul de sfarsit traseu la limita U.A.T. DABULENI, JUDET DOLJ - U.A.T. IANCA, JUDET OLT (sfarsit drum de exploatare DE2383/1 cu CF 54005).

Traseul cicloturistic, de pe raza judetului Dolj, in lungime cumulata de 185,503 km strabate urmatoarele U.A.T. – uri:

Nr. Crt.	Denumire U.A.T.	Tronson	Lun-gime (km)	Amplasament Traseu cicloturistic
1	U.A.T. Cetate	Tronson 1	10,823	Drumuri de exploatare
2	U.A.T. Maglavit	Tronson 2	9,076	Drumuri de exploatare
3	U.A.T. Calafat	Tronson 3.1	3,492	Drumuri de exploatare
		Tronson 3.2	5,283	Drumuri locale si DN56D
		Tronson 3.3	2,460	Drum national DN56D
		Tronson 3.4	3,095	Strazi mun. Calafat
		Tronson 3.5	8,903	Drum judetean DJ 553

Nr. Crt.	Denumire U.A.T.	Tronson	Lun-gime (km)	Amplasament Traseu cicloturistic
4	U.A.T. Ciupercenii Noi	Tronson 4.1	4,150	Drum Judetean DJ 553
		Tronson 4.2	3,810	Drumuri de exploatare
		Tronson 4.3	1,308	Drumuri de exploatare
		Tronson 4.4	4,910	Drumuri de exploatare
5	U.A.T. Desa	Tronson 5	10,458	Drumuri de exploatare
6	U.A.T. Poiana Mare	Tronson 6.1	1,742	Drumuri de exploatare
		Tronson 6.2	3,696	Dig de protectie al Dunarii
7	U.A.T. Piscu Vechi	Tronson 7.1	0,532	Dig de protectie al Dunarii
		Tronson 7.2	5,027	Drumuri de exploatare
		Tronson 7.3	5,842	Drum comunal DC55
		Tronson 7.4	1,092	Strazi balastate / asfaltate
8	U.A.T. Ghidici	Tronson 8.1	1,735	Drumuri de exploatare
		Tronson 8.2	1,182	Strazi balastate / asfaltate
		Tronson 8.3	2,442	Drumuri de exploatare
		Tronson 8.4	3,121	Dig de protectie al Dunarii
9	U.A.T. Rast	Tronson 9	8,697	Dig de protectie al Dunarii
10	U.A.T. Negoi	Tronson 10	3,377	Dig de protectie al Dunarii
11	U.A.T. Catane	Tronson 11	3,115	Dig de protectie al Dunarii
12	U.A.T. Bistret	Tronson 12	11,400	Dig de protectie al Dunarii si drum de exploatare
13	U.A.T. Carna	Tronson 13	7,893	Dig de protectie al Dunarii
14	U.A.T. Macesu de Jos	Tronson 14	2,283	Dig de protectie al Dunarii
15	U.A.T. Gighera	Tronson 15.1	17,407	Dig de protectie al Dunarii
		Tronson 15.2	0,634	Drum National DN55A
		Tronson 15.3	0,922	Dig de protectie al raului Jiu
		Tronson 15.4	0,325	Drum de exploatare
16	U.A.T. Ostroveni	Tronson 16.1	6,281	Drum de exploatare
		Tronson 16.2	1,422	Drum National DN55A
		Tronson 16.3	2,218	Strazi balastate / asfaltate
		Tronson 16.4	3,597	Drum de exploatare
		Tronson 16.5	1,105	Teren intravilan
17	U.A.T. Bechet	Tronson 17.1	1,057	Drumuri vicinale
		Tronson 17.2	4,394	Strazi balastate / asfaltate
		Tronson 17.3	1,035	Drum de exploatare
18	U.A.T. Calarasi	Tronson 18	7,412	Drumuri de exploatare
19	U.A.T. Dabuleni	Tronson 19	6,750	Drumuri de exploatare

Caracteristicile tehnice ale traseului cicloturistic:

1. U.A.T. Cetate

Traseul cicloturistic in lungime de aproximativ 10,823 km propus pentru a traversa U.A.T. Cetate are ca punct de inceput limita U.A.T. Salcia din judetul Mehedinti si ca punct de sfarsit limita U.A.T. Maglavit judetul Dolj. Traseul se afla in extravilanul localitatii Cetate.

Tronson 1 - U.A.T. Cetate

- Lungime traseu cicloturistic: 10,823 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 3,00 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 3,00%;
- Latime zona de siguranta: 2 x 0,50 m;
- Lungime reprofilare rigola de pamant: 15,00 m;
- Numar indicatoare: 88 buc;
- Extindere podete transversale existente: 3 buc. (Dn 500 L=7,50 km 5+810,00; Dn 500 L=7,50 km 8+530,00 si Dn 500 L=7,50 km 8+725,00).
- Decolmatare podete transversale existente: 2 buc.;
- Zona de odihna: 1 buc..

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***

- Strat din macadam ordinar: 10 cm;
- Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm;
- Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta. Completare cu umplutura de pamant - daca este cazul.

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 1 in lungime de 10,823 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor de exploatare existente din extravilanul localitatii. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drum existente. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

- ***Zona de odihna:***

Zona de odihna intermediara cu spatiu de dormit - km 0+010,00 amplasata pe teren CF38130, pe raza UAT CETATE cu dimensiunea 6 x 2 m.

2. U.A.T. Maglavit

Traseul cicloturistic in lungime de 9,076 km propus pentru a traversa U.A.T. Maglavit are ca punct de inceput limita U.A.T. CETATE si ca punct de sfarsit limita U.A.T. CALAFAT. Traseul se afla in extravilanul si intravilanul localitatii Maglavit.

Tronson 2 - U.A.T. Maglavit

- Lungime traseu cicloturistic: 9,076 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 3,00 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 3,00%;
- Latime zona de siguranta: 2 x 0,50 m;
- Lungime reprofilare rigola de pamant: 905,00 m;
- Numar indicatoare: 86 buc;
- Extindere podete trsasnversale existente: 3 buc. (Dn 500 L=10,00 km 0+740,00; Dn 500 L=10,00 km 1+051,00 si Dn 500 L=10,10 km 1+108,00);
- Decolmatare podete transversale existente: 1 buc.

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***
  - **km 0+000,00 – 1+900,00 si km 2+730,00 – 9+076,00; - pe drumuri de exploatare**

- Strat din macadam ordinar: 10 cm;
- Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm;
- Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta. Completare cu umplutura de pamant - daca este cazul.

  - **km 1+900,00 – 2+730,00; - pe zona de drumuri balastate**

- Asternere balast in cantitate de maxim 300mc/km;
- Scarificare si reprofilare platforma existenta;
- Zestre din agregate existenta -Lucrari reglementate prin AND 554/2002.

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 2 de 9,076 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor de exploatare existente din extravilanul localitatii. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drum existente. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

3. U.A.T. Calafat

Traseul cicloturistic in lungime aproximativa de 23,233 km (compus din tronson 3.1 de 3,492 km; tronson 3.2 de 5,278 km; tronson 3.3 de 2,548 km; tronson 3.4 de

3,095 km si tronson 3.5 de 8,903 km) propus pentru a traversa U.A.T. Calafat are ca punct de inceput limita U.A.T. Magalvit si ca punct de sfarsit limita U.A.T. Ciupercenii Noi. Traseul se afla in intravilanul si extravilanul localitatii Calafat.

Tronsonul 3.1 in lungime de 3,492 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri de exploatare existente din extravilanul localitatii Calafat (DE158, De159, DE171 si DE204).

Tronsonul 3.2 in lungime de 5,278 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor locale existente din intravilanul satului Basarabi al localitatii Calafat (Strada Calea Craiovei/ DN56, Strada Viilor, Strada Campului, Strada Nucilor /DC66, Strada Ciresilor, Strada Padurea Bascov, Strada Caraiman si alte strazi locale).

Tronsonul 3.3 in lugime de 2,548 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor nationale existente din extravilanul si intavilanul localitatii Calafat DN56/E79 si DN56D.

Tronsonul 3.4 in lungime de 3,095 km propus se suprapune cu reteaua strazilor locale existente din intavilanul localitatii Calafat (Strada Traian, B-dul Tudor Vladimirescu si strada Cobuz).

Tronsonul 3.5 in lungime de 8,903 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor judetene existente din intavilanul si extravilanul localitatii Calafat si a satului Ciupercenii Vechi (drumul judetean DJ553).

Tronson 3.1 - U.A.T. Calafat

- Lungime traseu cicloturistic: 3,492 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 3,00 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 3,00%;
- Latime zona de siguranta: 2 x 0,50 m;
- Numar indicatoare: 29 buc;
- Decolmatare podete transversale existente: 3 buc;

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***
  - **km 0+000,00 – 2+980,00;**

- Strat din macadam ordinar: 10 cm;
- Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm;
- Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta. Completare cu umplutura de pamant - daca este cazul.

  - **km 2+980,00 – 3+492,00;**

NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE.
TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSI INFRASTRUCTURA EXISTENTA

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 3.1 de 3,492 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor de exploatare existente din extravilanul localitatii. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drum existente. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata. Pe intervalul km 2+980 – 3+492 traseul pistei de biciclisti se suprapune cu un drum de

Tronson 3.2 - U.A.T. Calafat

- Lungime traseu cicloturistic: 5,278 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 3,00 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 3,00%;
- Latime zona de siguranta: 2 x 0,50 m;
- Lungime pista biciclisti: 250,00 m;
- Lungime borduri prefabricate 10x15 cm: 470,00 m;
- Lungime reprofilare rigola de pamant: 3.500,00 m;
- Pasarela biciclisti: 1 buc.;
- Numar indicatoare: 121 buc;
- Podete trasnversale: 2 buc. (Dn 500 L=10,00 si Dn 600 L=15,00 m).

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***
  - **km 0+000,00 – 0+250,00; - structura de pista**

- Strat de uzura din mixtura asfaltica tip BA 8 rul; 50/70: 4 cm;
- Strat de baza din beton de ciment C16/20: 10 cm;
- Strat de fundatie din balast: 10 cm;
- Incadrare structura in borduri prefabricate 10x15 cm.

  - **km 0+250,00 – 5+278,00; - pe zona de drumuri balastate**

- Asternere balast in cantitate de maxim 300mc/km;
- Scarificare si reprofilare platforma existenta;
- Zestre din agregate existenta -Lucrari reglementate prin AND 554/2002.

In zona km 0+020 se propune realizarea unei pasarale peste canalul de irigatii care va fi paralela cu podul de pe drumul national DN56.

*Nota: Pe zona drumurilor asfaltate /traversare drum national **NU SE INTERVINE** la structura rutiera existenta;

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 3.2 de 5,278 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor locale existente din intravilanul satului Basarabi al localitatii Calafat (Strada Calea Craiovei/ DN56, Strada Viilor, Strada Campului, Strada Nucilor /DC66, Strada Ciresilor,

Strada Padurea Bascov, Strada Caraiman si alte strazi locale). In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drumuri existente. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

PASARELA PESTE CANAL ANIF

INFRASTRUCTURA

Infrastructurile pasarelei vor fi alcatuite din doua culei fundate indirect, prin intermediul pilotilor.

Pentru executia pilotilor se va realiza platforme pentru statia de forat pentru fiecare element de infrastrucura. Dupa realizarea forajului, se va introduce tubulatura recuperabila. Tubulatura se va introduce pe toata adancimea forajului. Dupa introducerea carcaselor de armatura, care vor avea lungimea de 11.00 m, inclusiv mustatile de armatura, care vor ajuta la solidarizarea cu radierul fundatiei, se va executa betonarea pilotilor, care se va realiza pe adancimea de 11.00 m. Dupa executia tuturor pilotilor se va executa sapatura pana la o cota de -0.10 m fata de partea inferioara a radierului, cu scopul de a se executa stratul de egalizare din beton monolit de 10 cm grosime.

Culeele sunt realizate din beton armat fundate indirect pe 4 micropiloti forati cu diametrul de 800 mm si adancimea de 10,00 m. Culeile vor fi prevazute cu ziduri intoarse.

Inainte de executia radierului se va demola betonul contaminat din capul pilotilor pe adancimea de 85 cm, la fiecare pilot.

Elevatiile vor avea inaltimi de 3,00 m pentru culeea C1, respectiv 3,00 m pentru culeea C2, fiind prevazute cu ziduri intoarse, dren in spate prevazut cu rigole pentru colectarea si evacuarea apelor.

In raport cu firul apei si al albiei amenajate, elevatiile culeelor vor fi amplasate paralel cu acestea.

SUPRASTRUCTURA

Tablierul are o deschidere de 16,00 m si asigura o parte carosabila de 4,00 m intre parapeti.Latimea totala a tablierului este de 4,50 m.

Rezemarea pe infrastructuri se va realiza prin intermediul aparatelor de reazem din neopren.

Grinzile vor conlucra in sens transversal prin intermediul unei placi de suprabetonare din beton armat C35/45, armatura B500C. Grosimea placii va fi variabila, intre 16 cm si 20 cm.

CALEA PE POD

Calea pe pasarela va avea latimea de 4,00 m cu panta transversala in acoperis de 2,00%.

Calea pe pasarela va fi realizata din:

- 4 cm BAP16 rul. 50/70 – strat de uzura;
- 4 cm BAP16 rul. 50/70– strat de legatura;
- 3 cm beton asfaltic BA 8 – protectie hidroizolatie;
- hidriozolatie tip membrana;
- Placa de suprabetonare C35/45 – 16....20 cm.

Hidroizolatia pe pasarela, va fi de tip membrana pe baza de bitum distilat modificat cu elasto-plastomeri, cu armatura, rezistenta la tractiune si perforare.

Se vor realiza cordoane de impermeabilizare langa lisa parapetului la partea superioara a hidroizolatiei si a stratului de BA8. Se vor mai realiza cordoane de impermeabilizare in lungul dispozitivelor de acoperire a rosturilor.

Dispozitivele de acoperire a rosturilor se vor monta in dreptul culeelor.

RAMPE DE ACCES

Rampele de acces vor fi alcatuite din terasamnete de pamant, executate cu taluzuri inclinate la 2:3.

Sistemul rutier pe rampele de acces va fi compus din:

- 4 cm - uzura BA8 rul. 50/70;
- 10 cm – strat de baza din beton de ciment C16/20;
- 10 cm – strat de fundatie din balast;

Tabel centralizator tipuri de beton utilizate

Elementul constructiv	Clasa de expunere	Clasa betonului	Tipul betonului	
			Beton armat	Beton simplu
Piloti	XA1+XC2	C25/30	x	
Radiere	XA1+XC2	C25/30	x	
Elevatii	XC4 +XF2+XD1	C30/37	x	
Tablier	XC4 +XF4+XD3	C35/45	x	
Sferturi de con, casiuri si scari de acces	XC4 +XF4+XD1	C30/37		x
Beton de egalizare	X0	C8/10		x

AMENAJAREA ALBIEI CANALULUI ANIF

Albia canalului este bine conturata si din beton. In raport cu canalul, podul este normal.

Unde se va realiza podul pe zona culeelor (lungime de 10 ml) se va reface canalul cu urmatoarea structura: 10 cm de balast si un strat din beton C30/37 in grosime de 15 cm armat cu plasa sudata cu diametrul de 8 mm.

Tronson 3.3 - U.A.T. Calafat

Avand in vedere ca traseul cicloturistic se bifurca pe zona interectiei denivelate urmand sensurile existene de ciculatie rezulta 2 subtronsoane si anume Tronson 3.3A care urmareste sensul de kilometrare Maglavit => Calafat si tronsonul 3.3B care este invers sensului de kilometrare Calafat => Maglavit pe breteaua intersectiei denivelate. Descrierea acestor subtronsoane este dupa cum urmeaza:

Tronson 3.3A - U.A.T. Calafat

- Lungime traseu cicloturistic: 2,460 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 3,00 m;
- Panta transversala a partii carosabile existente: ~2,50%;
- Lungime bordura separatoare de sens din cauciuc: 62,00 m;
- Vopsea pista biciclisti: 100,00 mp;
- Numar indicatoare: 36 buc.

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***
  - **km 0+000,00 – 2+460,00;**

NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE.
TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSI INFRASTRUCTURA EXISTENTA

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 3.3A in lungime de 2,460 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor nationale (DN56 si DN56D) existente din intravilanul si extravilanul localitatii. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drum existente.

Traseul tronsonului 3.3A incepe de la km 80+725 dreapta a drumului national DN56 (vis-a-vis de peco Petrom) mergand atat pe partea dreapta cat si pe partea stanga spre municipiul Calafat, pe partea carosabila a drumului national pana in Orasul Calafat la sensul giratoriu dintre Soseau de Centura-Strada Traian-DN56D.

Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

Tronson 3.3B - U.A.T. Calafat

- Lungime aproximativa traseu cicloturistic: 1,100 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: ~3,00 m;
- Panta transversala a partii carosabile existente: ~2,50%;
- Numar indicatoare: 8 buc..

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***
  - **km 0+000,00 – 1+110,00;**

NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE.
TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSI INFRASTRUCTURA EXISTENTA

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 3.3B in lungime de 1,100 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor nationale (DN56D) existente din intravilanul si extravilanul localitatii. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drum existente.

Traseul tronsonului 3.3B incepe pe breteaua dreapta a drumului national DN56D mergand pe partea dreapta dinspre municipiul Calafat, pe partea carosabila a drumului national spre Satul Basarabi.

Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

Tronson 3.4 - U.A.T. Calafat

- Lungime traseu cicloturistic: 3,095 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 3,00 m;
- Panta transversala transversala parte carosabila existenta: ~2,50%;
- Latime zona de siguranta: 2 x 0,50 m;
- Lungime bordura separatoare de sens din cauciuc: 2110,00 m;
- Lungime bordura preafabricata: 20x25 cm: 135,00 m;
- Suprafata refacere zone afectate cu structura pista: 117,50 mp;
- Suprafata refacere rampe trecere de pietoni: 30,00 mp
- Numar indicatoare: 138 buc.

Pe Strada Traian si Strada Cobuz traseul cicloturisticse va desfasura pe partea carosabila existenta ca si traseu sugerat pentru biciclisti.

Pe zona bulevardului Tudor Vladimirescu se vor amenaja benzi pentru biciclete la marginea dreapta a partii carosabila, delimitate pe de-o parte de bordura existenta a trotuarului si pe cealalta parte catre partea carosabila de o bordura separatoare de sens din caucuciuc cu elemente reflectorizante si stalp. Latimea benzii de de bicilisti va fi de 1,20 m parte carosabila plus zona de siguranta spre trotuar cu latimea de 0.20 m si sprea parcarea longitudinala de 0.30-0.50 m. Latimea bezii de circulatie si zonele de siguranta vor fi vopsite in **culoarea verde**.

Pe zona Bulevardului Tudor Vladimirescu se vor reface marcajele in conformitate cu planurile de situatie.

Pe zona pietonala din fata primariei traseul ciloturistic va fi marcat pe infrastructura existenta prin vopsirea cu **culoare verde** in conformitate cu normativele in vigoare.

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***

NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSI INFRASTRUCTURA EXISTENTA

Strucutra pentru complatare pista de biciclete si refacere rampe in zona trecerilor de pietoni va fi urmatoarea:

- Strat de uzura din mixtura asfaltica tip BA 8 rul; 50/70: 4 cm;
- Strat de baza din beton de ciment C16/20: 10 cm;
- Strat de fundatie din balast: 10 cm;
- Incadrare structura in borduri prefabricate 20x25 cm.

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 3.4 in lungime de 3,095 km propus se suprapune cu reteaua de strazi existente din intravilanul localitatii (Strada Traian, B-dul Tudor Vladimirescu si strada Cobuz). In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drumuri existente.

Tronson 3.5 - U.A.T. Calafat

- Lungime aproximativa traseu cicloturistic: 8,903 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 3,00 m;
- Panta transversala parte carosabila existenta: ~2,50%;
- Latime zona de siguranta: 2 x 0,50 m;s
- Decolamatare podete transvesale existente: 8 buc.;
- Refacere marcaje longitudinale: 26.709 km;
- Numar indicatoare: 109 buc.

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***

NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSI INFRASTRUCTURA EXISTENTA

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 3.5 in lungime de 8,903 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor judetene existente din intravilanul si extravilanul localitatii in principal cu

drumul judetean DJ553. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele drumului existent. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

4. U.A.T. Ciupercenii Noi

Traseul cicloturistic de 14,178 km (compus din tronson 4.1 de 4,150 km; tronson 4.2 de 3,810 km; tronson 4.3 de 1,308 km si tronson 4.4 de 4,910 km) propus pentru a traversa U.A.T. Ciupercenii Noi are ca punct de inceput limita U.A.T. CALAFAT si ca punct de sfarsit limita U.A.T. DESA. Traseul se afla in extravilanul si intravilanul localitatii Ciupercenii Noi.

Tronsonul 4.1, in lungime de 4,150 km, propus se suprapune cu reteaua de drumuri judetene (DJ553) din extravilanul si intravilanul localitatii Ciupercenii Noi.

Tronsonul 4.2, in lungime de 3,810 km, propus se suprapune cu reteaua de drumuri de exploatare din extravilanul localitatii.

Tronsonul 4.3, in lungime de 1,308 km, propus se suprapune cu reteaua de drumuri de exploatare din extravilanul localitatii.

Tronsonul 4.4, in lungime de 4,910 km, propus se suprapune cu reteaua de drumuri de exploatare din extravilanul localitatii.

Tronson 4.1 - U.A.T. Ciupercenii Noi

- Lungime traseu cicloturistic: 4,150 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 2x (2,50-3,00) m;
- Panta transversala parte carosabila existenta: ~2,50%;
- Latime zona de siguranta: 2 x 0,50 m;
- Numar indicatoare: 51 buc;
- Decolmatare podete transversale existente: 3 buc;

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***

NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSI INFRASTRUCTURA EXISTENTA

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 4.1 in lungime de 4,150 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor judetene existente din intravilanul si extravilanul localitatii in principal cu drumul judetean DJ553. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele drumului existent. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

Tronson 4.2 - U.A.T. Ciupercenii Noi

- Lungime traseu cicloturistic: 3,810 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 3,00 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 3,00%;
- Latime zona de siguranta: 2 x 0,50 m;
- Numar indicatoare: 31 buc;
- Lungime reprofilare rigola din pamant: 1650,00 m;
- Decolmatare podete transversale existente: 4 buc;
- Extindere podete trasnversale existente: 1 buc. (Dn 500 L=10,00 km 2+035,00).
- Zona de odihna: 1 buc.

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***

- Strat din macadam ordinar: 10 cm;
- Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm;
- Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta. Completare cu umplutura de pamant - daca este cazul.

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 4.2 in lungime de 3,810 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor de exploatare existente din extravilanul localitatii. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drum existente. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

- ***Zona de odihna:***

Zona de odihna cu spatiu de dormit-km 0+620,00 - T4.2 amplasata pe teren CF31761, in proximitatea localitatii CIUPERCENII NOI

Tronson 4.3 - U.A.T. Ciupercenii Noi

- Lungime traseu cicloturistic: 1,308 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 3,00 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 3,00%;
- Latime zona de siguranta: 2 x 0,50 m;
- Decolamatare podet existent: 1 buc.;
- Numar indicatoare: 5 buc.

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***

- Strat din macadam ordinar: 10 cm;
- Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm;
- Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta. Completare cu umplutura de pamant - daca este cazul.

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 4.3 in lungime de 1,308 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor de exploatare existente din extravilanul localitatii. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drum existente. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

Tronson 4.4 - U.A.T. Ciupercenii Noi

- Lungime traseu cicloturistic: 4,910 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 3,00 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 3,00%;
- Latime zona de siguranta: 2 x 0,50 m;
- Numar indicatoare: 21 buc.

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***

- Strat din macadam ordinar: 10 cm;
- Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm;
- Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta. Completare cu umplutura de pamant - daca este cazul.

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 4.4 in lungime de 4,910 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor de exploatare existente din extravilanul localitatii. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drum existente. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

5. U.A.T. Desa

Traseul cicloturistic de 10,458 km propus pentru a traversa U.A.T. Desa are ca punct de inceput limita U.A.T. CIUPERCENII NOI si ca punct de sfarsit limita U.A.T. POIANA MARE. Traseul se afla in extravilanul localitatii Desa.

Tronson 5 - U.A.T. Desa

- Lungime traseu cicloturistic: 10,458 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 3,00 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 3,00%;
- Latime zona de siguranta: 2 x 0,50 m;
- Numar indicatoare: 55 buc;
- Decolmatare podete transversale existente: 2 buc;
- Zona de odihna: 1 buc..

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***

- Strat din macadam ordinar: 10 cm;
- Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm;
- Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta. Completare cu umplutura de pamant - daca este cazul.

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 5 de 10,458 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor de exploatare existente din extravilanul localitatii. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drum existente. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

- ***Zona de odihna:***

Zona de odihna intermediara cu spatiu de dormit -km 2+730,00 amplasata pe teren CF31809, pe raza UAT DESA.

6. U.A.T. Poiana Mare

Traseul cicloturistic de 5,438 km (compus din tronson 6.1 de 1,742 km si tronson 6.2 de 3,696 km) propus pentru a traversa U.A.T. Poiana Mare are ca punct de inceput limita U.A.T. DESA si ca punct de sfarsit limita U.A.T. PISCU VECHI. Traseul se afla in extravilanul localitatii Poiana Mare.

Tronsonul 6.1, in lungime de 1,742 km, propus se suprapune cu reteaua de drumuri de exploatare din extravilanul localitatii.

Tronsonul 6.2, in lungime de 3,696 km, propus se suprapune cu digul de aparare al Dunarii situat pe raza localitatii.

Tronson 6.1 - U.A.T. Poiana Mare

- Lungime traseu cicloturistic: 1,742 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 3,00 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 3,00%;
- Latime zona de siguranta: 2 x 0,50 m;
- Numar indicatoare: 16 buc;
- Decolmatare podete transversale existente: 2 buc;

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***

- Strat din macadam ordinar: 10 cm;
- Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm;
- Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta. Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 6.1 de 1,742 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor de exploatare existente din extravilanul localitatii. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drum existente. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

Tronson 6.2 - U.A.T. Poiana Mare

- Lungime traseu cicloturistic: 3,696 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 3,00 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 3,00%;
- Latime zona de siguranta: 2 x 0,50 m;
- Suprafata rampe traversare dig: 225,00 mp;
- Elementre prefabricate din beton pentru restrictionare acces dig: 6 buc.;
- Numar indicatoare: 16 buc;
- Zona de odihna: 1 buc..

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***

- Strat din balast bogat in argila minim 15%,stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm;
- Decapare strat vegetal: 10 cm;
- Completare cu umplutura de pamant - daca este cazul;
- Umplutura existenta dig de protectie.

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 6.2 de 3,696 km propus se suprapune cu digul situat pe raza U.A.T. Poiana Mare. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele coronamentului existent. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

- ***Zona de odihna:***

Zona de odihna cu spatiu de dormit-km 0+510,00 amplasata pe terenuri CF65618 si 65619, in proximitate zona impadurita, pe raza UAT POIANA MARE

7. U.A.T. Piscu Vechi

Traseul cicloturistic de 12,493 km (compus din tronson 7.1 de 0,532 km; tronson 7.2 de 5,027 km; tronson 7.3 de 5,842 km si tronson 7.4 de 1,092 km) propus pentru a traversa U.A.T. Piscu Vechi are ca punct de inceput limita U.A.T. POIANA MARE si ca punct de sfarsit limita U.A.T. GHIDICI. Traseul se afla in extravilanul si intravilanul localitatii Piscu Vechi.

Tronsonul 7.1, in lungime de 0,532 km, propus se suprapune cu digul de aparare al Dunarii situat pe raza localitatii.

Tronsonul 7.2, in lungime de 5,027 km, propus se suprapune cu reteaua de drumuri de exploatare din extravilanul localitatii.

Tronsonul 7.3, in lungime de 5,842 km, propus se suprapune cu reteaua de drumuri comunale asfaltate din extravilanul localitatii.

Tronsonul 7.4, in lungime de 1,092 km, propus se suprapune cu reteaua de strazi asfaltate si balastate din intravilanul localitatii.

Tronson 7.1 - U.A.T. Piscu Vechi

- Lungime traseu cicloturistic: 0,532 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 3,00 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 3,00%;
- Latime zona de siguranta: 2 x 0,50 m;
- Suprafata rampe traversare dig: 25,00 mp;
- Elementre prefabricate din beton pentru restrictionare acces dig: 2 buc.;
- Numar indicatoare: 8 buc.

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***

- Strat din balast bogat in argila minim 15%,stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm;
- Decapare strat vegetal: 10 cm;
- Completare cu umplutura de pamant - daca este cazul;
- Umplutura existenta dig de protectie.

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 7.1 de 0,532 km propus se suprapune cu digul situat pe raza U.A.T. Piscu Vechi. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele coronamentului existent. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

Tronson 7.2 - U.A.T. Piscu Vechi

- Lungime traseu cicloturistic: 5,027 km din care:
  - Lungime pe drumuri de exploatare: 4.790,00 m;
  - Lungime pe drumuri locale: 237,00 m;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 3,00 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 3,00%;
- Latime zona de siguranta: 2 x 0,50 m;
- Lungime refacere rigola din pamant: 440,00 m;
- Numar indicatoare: 28 buc.

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***

Structura rutiera pe drumuri de exploatare km 0+000 - km 4+790:

- Strat din macadam ordinar: 10 cm;
- Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm;
- Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta. Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.

Structura rutiera pe drumuri locale km 4+790 – km 5+027:

- Asternere balast in cantitate de maxim 300mc/km;
- Scarificare si reprofilare platforma existenta;
- Zestre din agregate existenta -Lucrari reglementate prin AND 554/2002.

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 7.2 de 5,027 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor de exploatare existente din extravilanul localitatii si drumuri locale din intravilanul localitatii. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drum existente. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

Tronson 7.3 - U.A.T. Piscu Vechi

- Lungime traseu cicloturistic: 5,842 km;
- Numar indicatoare: 47 buc.

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***

NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSI INFRASTRUCTURA EXISTENTA

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 7.3 de 5,842 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor comunale asfaltate din extravilanul localitatii. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drum existente. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

Tronson 7.4 - U.A.T. Piscu Vechi

- Lungime traseu cicloturistic: 1,092 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 4,00 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 3,00%;
- Latime zona de siguranta: 1 x 0,50 m / 2 x 0,50 m;
- Lungime reprofilare rigola pamant: 427,00 ml;
- Numar indicatoare: 26 buc;
- Decolmatare podete transversale existente: 1 buc;
- Zone de odihna: 1 buc..

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***
  - **km 0+000,00 – 0+315,00;**
    - Asternere balast in cantitate de maxim 300mc/km;
    - Scarificare si reprofilare platforma existenta;
    - Zestre din agregate existenta -Lucrari reglementate prin AND 554/2002.
  - **km 0+315,00 – 0+980,00;**

NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSI INFRASTRUCTURA EXISTENTA

  - **km 0+980,00 – 1+092,00;**
    - Asternere balast in cantitate de maxim 300mc/km;
    - Scarificare si reprofilare platforma existenta;
    - Zestre din agregate existenta -Lucrari reglementate prin AND 554/2002.

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 7.4 de 1,092 km propus se suprapune cu reteaua de strazi asfaltate si balastate din intravilanul localitatii. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drum existente. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

- ***Lucrari de colectare si evacuare dirijata a apelor pluviale:***

Pe Tronsonul 7.4 U.A.T. Piscu Vechi pentru colectarea si evacuarea apelor pluviale s-a prevazut reprofilarea rigolei din pamant intre urmatoarele pozitii kilometrice:

Nr. Crt.	Pozitie km	Lungime (m)
1.	0+000,00 – 0+315,00	315,00
2.	0+980,00 – 1+092,00	112,00
	Total	427,00

- ***Zona de odihna:***

Zona de odihna cu spatiu de dormit-km 0+468,00 amplasata pe teren CF38342, in proximitate stadion UAT PISCU VECHI

8. U.A.T. Ghidici

Traseul cicloturistic de 8,480 km (compus din tronson 8.1 de 1,735 km; tronson 8.2 de 1,182 km; tronson 8.3 de 2,442 km si tronson 8.4 de 3,121 km) propus pentru a traversa U.A.T. Ghidici are ca punct de inceput limita U.A.T. PISCU VECHI si ca punct de sfarsit limita U.A.T. RAST. Traseul se afla in extravilanul si intravilanul localitatii Ghidici.

Tronsonul 8.1, in lungime de 1,735 km, propus se suprapune cu reteaua de drumuri de exploatare din extravilanul localitatii.

Tronsonul 8.2, in lungime de 1,182 km, propus se suprapune cu reteaua de strazi balastate si asfaltate din intravilanul localitatii.

Tronsonul 8.3, in lungime de 2,442 km, propus se suprapune cu reteaua de drumuri de exploatare din extravilanul localitatii.

Tronsonul 8.4, in lungime de 3,121 km, propus se suprapune cu digul de aparare al Dunarii situat pe raza localitatii.

Tronson 8.1 - U.A.T. Ghidici

- Lungime traseu cicloturistic: 1,735 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 3,00 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 3,00%;

- Latime zona de siguranta: 1 x 0,50 m/2 x 0,50 m;
- Lungime reprofilare rigola pamant: 94,00 ml;
- Numar indicatoare: 13 buc.

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***
  - **km 0+000,00 – 1+641,00;**
    - Strat din macadam ordinar: 10 cm;
    - Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm;
    - Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta. Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.
  - **km 1+641,00 – 1+735,00;**
    - Asternere balast in cantitate de maxim 300mc/km;
    - Scarificare si reprofilare platforma existenta;
    - Zestre din agregate existenta -Lucrari reglementate prin AND 554/2002.

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 8.1 de 1,735 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor de exploatare existente din extravilanul localitatii. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drum existente. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

- ***Lucrari de colectare si evacuare dirijata a apelor pluviale:***

Pe Tronsonul 8.1 U.A.T. Ghidici pentru colectarea si evacuarea apelor pluviale s-a prevazut reprofilarea rigolei din pamant intre urmatoarele pozitii kilometrice:

Nr. Crt.	Pozitie km	Lungime (m)
1.	1+641,00 – 1+735,00	94,00
	Total	94,00

Tronson 8.2 - U.A.T. Ghidici

- Lungime traseu cicloturistic: 1,182 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 3,00 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 3,00%;
- Latime zona de siguranta: 1 x 0,50 m;
- Lungime reprofilare rigola pamant: 15,00 ml;
- Numar indicatoare: 18 buc.

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***
  - **km 0+000,00 – 0+015,00;**
    - Asternere balast in cantitate de maxim 300mc/km;
    - Scarificare si reprofilare platforma existenta;
    - Zestre din agregate existenta -Lucrari reglementate prin AND 554/2002.
  - **km 0+015,00 – 1+182,00;**

NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE.
TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSI INFRASTRUCTURA EXISTENTA

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 8.2 de 1,182 km propus se suprapune cu reteaua de starzi asfaltate si balastate existente in intravilanul localitatii. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drum existente. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

- ***Lucrari de colectare si evacuare dirijata a apelor pluviale:***

Pe Tronsonul 8.2 U.A.T. Ghidici pentru colectarea si evacuarea apelor pluviale s-a prevazut reprofilarea rigolei din pamant intre urmatoarele pozitii kilometrice:

Nr. Crt.	Pozitie km	Lungime (m)
1.	0+000,00 – 0+015,00	15,00
	Total	15,00

Tronson 8.3 - U.A.T. Ghidici

- Lungime traseu cicloturistic: 2,442 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 3,00 – 4,00 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 3,00%;
- Latime zona de siguranta: 1 x 0,50 m/2 x 0,50 m;
- Lungime reprofilare rigola pamant: 2.237,00 ml;
- Numar indicatoare: 18 buc..

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***
  - **km 0+000,00 – 2+355,00;**
    - Strat din macadam ordinar: 10 cm;
    - Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm;

- Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta. Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.

- **km 2+355,00 – 2+442,00;**
  - Strat din macadam ordinar: 10 cm;
  - Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm;
  - Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta. Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 8.3 de 2,442 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor de exploatare existente din extravilanul localitatii. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drum existente. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

- ***Lucrari de colectare si evacuare dirijata a apelor pluviale:***

Pe Tronsonul 8.3 U.A.T. Ghidici pentru colectarea si evacuarea apelor pluviale s-a prevazut reprofilarea rigolei din pamant intre urmatoarele pozitii kilometrice:

Nr. Crt.	Pozitie km	Lungime (m)
1.	0+000,00 – 2+355,00	2.237,00*
	Total	2.237,00*

*S-a scazut lungimea pe zona intersectiilor cu drumurile laterale.

Tronson 8.4 - U.A.T. Ghidici

- Lungime traseu cicloturistic: 3,121 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 3,00 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 3,00%;
- Latime zona de siguranta: 2 x 0,50 m;
- Supafata rampe traversare dig: 200,00 mp;
- Parapet prefabricat din beton pentru restrictionare acces pe dig: 8.0 buc.;
- Numar indicatoare: 16 buc.
- Decolamatare podet existent: 1 buc..

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***

- Strat din balast bogat in argila minim 15%,stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm;

- Decapare strat vegetal: 10 cm;
- Completare cu umplutura de pamant - daca este cazul;
- Umplutura existenta dig de protectie.

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 8.4 de 3,121 km propus se suprapune cu digul situat pe raza U.A.T. Ghidici. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele coronamentului existent. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

9. U.A.T. Rast

Traseul cicloturistic de 8,697 km propus pentru a traversa U.A.T. Rast are ca punct de inceput limita U.A.T. GHIDICI si ca punct de sfarsit limita U.A.T. NEGOI. Traseul se afla in extravilanul localitatii Rast.

Tronson 9 - U.A.T. Rast

- Lungime traseu cicloturistic: 8,697 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 3,00 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 3,00%;
- Latime zona de siguranta: 2 x 0,50 m;
- Suprafata rampe traversare dig: 125,00 mp;
- Parapet prefabricat din beton pentru restrictionare acces pe dig: 8.0 buc.;
- Numar indicatoare: 44 buc.;
- Zona de ofihna: 1 buc..

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***

- Strat din balast bogat in argila minim 15%,stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm;
- Decapare strat vegetal: 10 cm;
- Completare cu umplutura de pamant - daca este cazul;
- Umplutura existenta dig de protectie.

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 9 de 8,697 km propus se suprapune cu digul situat pe raza U.A.T. Rast. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele coronamentului existent. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

- ***Zona de odihna:***

Zona de odihna cu spatiu de dormit-km 0+020,00 amplasata pe teren CF43825, in proximitate Canton RAST(CF 43828)

10. U.A.T. Negoi

Traseul cicloturistic de 3,377 km propus pentru a traversa U.A.T. Negoi are ca punct de inceput limita U.A.T. RAST si ca punct de sfarsit limita U.A.T. CATANE. Traseul se afla in extravilanul localitatii Negoi.

Tronson 10 - U.A.T. Negoi

- Lungime traseu cicloturistic: 3,377 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 3,00 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 3,00%;
- Latime zona de siguranta: 2 x 0,50 m;
- Suprafata rampe traversare dig: 200,00 mp;
- Parapet prefabricat din beton pentru restrictionare acces pe dig: 4.0 buc.;
- Numar indicatoare: 16 buc..

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***

- Strat din balast bogat in argila minim 15%,stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm;
- Decapare strat vegetal: 10 cm;
- Completare cu umplutura de pamant - daca este cazul;
- Umplutura existenta dig de protectie.

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 10 de 3,377 km propus se suprapune cu digul situat pe raza U.A.T. Negoi. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele coronamentului existent. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

11. U.A.T Catane

Traseul cicloturistic de 3,115 km propus pentru a traversa U.A.T. Catane are ca punct de inceput limita U.A.T. NEGOI si ca punct de sfarsit limita U.A.T. BISTRET. Traseul se afla in extravilanul localitatii Catane.

Tronson 11 - U.A.T. Catane

- Lungime traseu cicloturistic: 3,115 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 3,00 m;

- Panta transversala traseu cicloturistic: 3,00%;
- Latime zona de siguranta: 2 x 0,50 m;
- Suprafata rampe traversare dig: 150,00 mp;
- Parapet prefabricat din beton pentru restrictionare acces pe dig: 4.0 buc.;
- Numar indicatoare: 18 buc.;
- Zona de odihna: 1 buc..

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***

- Strat din balast bogat in argila minim 15%,stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm;
- Decapare strat vegetal: 10 cm;
- Completare cu umplutura de pamant - daca este cazul;
- Umplutura existenta dig de protectie.

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 11 de 3,115 km propus se suprapune cu digul situat pe raza U.A.T. Catane. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele coronamentului existent. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

- ***Zona de odihna:***

Zona de odihna cu spatiu de dormit-km 2+355,00.
Amplasata pe teren CF34633, in proximitate Canton IANOS CATANE

12. U.A.T. Bistret

Traseul cicloturistic de 11,400 km propus pentru a traversa U.A.T. Bistret are ca punct de inceput limita U.A.T. CATANE si ca punct de sfarsit limita U.A.T. CARNA. Traseul se afla in extravilanul localitatii Bistret.

Tronson 12 - U.A.T. Bistret

- Lungime traseu cicloturistic: 11,400 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 3,00 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 3,00%;
- Latime zona de siguranta: 2 x 0,50 m;
- Suprafata rampe traversare dig: 475,00 mp;
- Parapet prefabricat din beton pentru restrictionare acces pe dig: 20.0 buc.;
- Numar indicatoare: 36 buc.

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***
  - **km 0+000,0 –10+185,0 si km 11+250,0–11+400,0 – pe zona de dig;**

- Strat din balast bogat in argila minim 15%,stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm;
- Decapare strat vegetal: 10 cm;
- Completare cu umplutura de pamant - daca este cazul;
- Umplutura existenta dig de protectie.

  - **km 10+185,00 – 11+250,00 – pe zona de drum de exploatare;**

- Strat din macadam ordinar: 10 cm;
- Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm;
- Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta.
- Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.

Nota*: Lucrarile de scarificare si reprofilare pe zona tipului 2 se vor executa sub supraveghere arheologica.

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 12 de 11,400 km propus se suprapune cu digul situat pe raza U.A.T. Bistret. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele coronamentului existent. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

13. U.A.T. Carna

Traseul cicloturistic de 7,893 km propus pentru a traversa U.A.T. Carna are ca punct de inceput limita U.A.T. BISTRET si ca punct de sfarsit limita U.A.T. MACESU DE JOS. Traseul se afla in extravilanul localitatii Carna.

Tronson 13 - U.A.T. Carna

- Lungime traseu cicloturistic: 7,893 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 3,00 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 3,00%;
- Latime zona de siguranta: 2 x 0,50 m;
- Suprafata rampe traversare dig: 200,00 mp;
- Parapet prefabricat din beton pentru restrictionare acces pe dig: 7.0 buc.;
- Numar indicatoare: 29 buc..

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***

- Strat din balast bogat in argila minim 15%,stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm;

- Decapare strat vegetal: 10 cm;
- Completare cu umplutura de pamant - daca este cazul;
- Umplutura existenta dig de protectie.

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 13 de 7,893 km propus se suprapune cu digul situat pe raza U.A.T. Carna. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele coronamentului existent. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

14. U.A.T. Macesu de Jos

Traseul cicloturistic de 2,283 km propus pentru a traversa U.A.T. Macesu de Jos are ca punct de inceput limita U.A.T. CARNA si ca punct de sfarsit limita U.A.T. GIGHERA. Traseul se afla in extravilanul localitatii Macesu de Jos.

Tronson 14 - U.A.T. Macesu de Jos

- Lungime traseu cicloturistic: 2,283 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 3,00 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 3,00%;
- Latime zona de siguranta: 2 x 0,50 m;
- Suprafata rampe traversare dig: 175,00 mp;
- Parapet prefabricat din beton pentru restrictionare acces pe dig: 4.0 buc.;
- Numar indicatoare: 16 buc.;
- Zone de odihna: 1 buc..

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***

- Strat din balast bogat in argila minim 15%,stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm;
- Decapare strat vegetal: 10 cm;
- Completare cu umplutura de pamant - daca este cazul;
- Umplutura existenta dig de protectie.

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 14 de 2,283 km propus se suprapune cu digul situat pe raza U.A.T. Macesu de Jos. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele coronamentului existent. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

- ***Zona de odihna:***

Zona de odihna cu spatiu de dormit-km 1+040,00.

Amplasata pe teren CF37488, in proximitate Canton STEJAJUL.

15. U.A.T. Gighera

Traseul cicloturistic de 19,288 km (compus din tronson 15.1 de 17,407 km; tronson 15.2 de 0,634 km; tronson 15.3 de 0,922 km si tronson 15.4 de 0,325 km) propus pentru a traversa U.A.T. Gighera are ca punct de inceput limita U.A.T. MACESU DE JOS si ca punct de sfarsit limita U.A.T. OSTROVENI. Traseul se afla in extravilanul localitatii Gighera.

Tronsonul 15.1, in lungime de 17,407 km, propus se suprapune cu digul de aparare al Dunarii situat pe raza localitatii.

Tronsonul 15.2, in lungime de 0,634 km, propus se suprapune cu reteaua de drumuri nationale (DN55A) din extravilanul localitatii.

Tronsonul 15.3, in lungime de 0,922 km, propus se suprapune cu digul de apare al Jiului situat pe raza localitatii

Tronsonul 15.4, in lungime de 0,325 km, propus se suprapune cu reteaua de drumuri de exploatare din extravilanul localitatii.

Tronson 15.1 - U.A.T. Gighera

- Lungime traseu cicloturistic: 17,407 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 3,00 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 3,00%;
- Latime zona de siguranta: 2 x 0,50 m;
- Suprafata rampe traversare dig: 750,00 mp;
- Parapet prefabricat din beton pentru restrictionare acces pe dig: 13 buc.;
- Numar indicatoare: 59 buc.;
- Zona de odihna: 1 buc..

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***

- Strat din balast bogat in argila minim 15%,stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm;
- Decapare strat vegetal: 10 cm;
- Completare cu umplutura de pamant - daca este cazul;
- Umplutura existenta dig de protectie.

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 15.1 de 17,407 km propus se suprapune cu digul situat pe raza U.A.T. Gighera. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele coronamentului existent. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

- ***Zona de odihna:***

Zona de odihna cu spatiu de dormit-km 6+370,00. Amplasata pe teren proprietate ABA JIU, CF in curs de realizare,in proximitate Canton Nedea.

Tronson 15.2 - U.A.T. Gighera

- Lungime traseu cicloturistic: 0,634 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 6,00 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 3,00%;
- Latime zona de siguranta: 2 x 0,50 m;
- Alveola pista biciclisti: 1 buc.;
- Suprafata alveola: 112,00 mp;
- Lungime bordura preafabicata 10x15 cm: 40,00 m;
- Lungime bordura preafabicata 20x25 cm: 30,00 m;
- Suprafata zona verde: 20 buc.;
- Numar indicatoare: 22 buc.

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***
  - **km 0+000,00 – 0+009,00; si 0+630,00 – 0+634,00;**
    - Strat din balast bogat in argila minim 15%,stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm;
    - Decapare strat vegetal: 10 cm;
    - Completare cu umplutura de pamant - daca este cazul;
    - Umplutura existenta dig de protectie.

  - **km 0+009,00 – 0+630,00;**

NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE.
TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSI INFRASTRUCTURA EXISTENTA

  - **Structura alveola pista biciclisti:**

- Strat de uzura din mixtura asfaltica tip BA 8 rul; 50/70: 4 cm;
- Strat de baza din beton de ciment C16/20: 10 cm;
- Strat de fundatie din balast: 10 cm;

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 15.2 de 0,634 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri natioanel (DN55A) existente pe raza U.A.T. Gighera. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele coronamentului existent. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

Tronson 15.3 - U.A.T. Gighera

- Lungime traseu cicloturistic: 0,922 km – va fi implementat de ABA JIU
- Numar indicatoare: 8 buc.

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***

TRASEUL CICLOTURISTIC VA FI IMPLEMENTAT DE ABA JIU
NU SE INTERVINE - SE MONTEAZA DOAR INDICATOARE

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 15.3 de 0,922 km propus va fi implementat de ABA JIU. Asupra tronsonului se intervine doar prin montarea de indicatoare.

Tronson 15.4 - U.A.T. Gighera

- Lungime traseu cicloturistic: 0,325 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 3,00 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 3,00%;
- Latime zona de siguranta: 2 x 0,50 m;
- Numar indicatoare: 8 buc;
- Decolmatare podete transversale existente: 2 buc;

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***

- Strat din macadam ordinar: 10 cm;
- Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm;
- Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta. Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 15.4 de 0,325 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor de exploatare existente din extravilanul localitatii. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drum existente. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

16. U.A.T. Ostroveni

Traseul cicloturistic de 14,623 km (compus din tronson 16.1 de 6,281 km; tronson 2 de 1,422 km; tronson 16.3 de 2,218 km; tronson 16.4 de 3,597 km si tronson 16.5 de 1,105 km) propus pentru a traversa U.A.T. Ostroveni are ca punct de inceput limita U.A.T. GIGHERA si ca punct de sfarsit limita U.A.T. BECHET. Traseul se afla in intravilanul si extravilanul localitatii Bechet.

Tronsonul 16.1, in lungime de 6,281 km, propus se suprapune cu reteaua de drumuri de exploatare din extravilanul localitatii.

Tronsonul 16.2, in lungime de 1,422 km, propus se suprapune cu reteaua de drumuri natioanele (DN55A) din intravilanul si extravilanul localitatii.

Tronsonul 16.3, in lungime de 2,218 km, propus se suprapune cu reteaua de strazi asfaltate si balastate din intravilanul localitatii.

Tronsonul 16.4, in lungime de 3,597 km, propus se suprapune cu reteaua de drumuri de exploatare din extravilanul localitatii.

Tronsonul 16.5, in lungime de 1,105 km, propus se suprapune cu terenuri aflate in intravilanul localitatii.

Tronson 16.1 - U.A.T. Ostroveni

- Lungime traseu cicloturistic: 6,281 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 3,00 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 3,00%;
- Latime zona de siguranta: 2 x 0,50 m;
- Numar indicatoare: 62 buc;
- Decolmatare podete transversale existente: 3 buc;
- Lungime reprofilare rigola din pamant: 100,00 m;
- Extindere podete trasnversale existente: 2 buc. (Dn 800 L=5,00 km 2+171,00 si Dn 800 L=5,00 km 1+275,50);
- Zona de campare: 1 buc..

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***

- Strat din macadam ordinar: 10 cm;
- Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm;
- Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta. Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 16.1 de 6,281 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor de exploatare existente din extravilanul localitatii. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drum existente. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

- ***Zona de campare:***

Zona de camping-km 5+950,00. Amplasata pe teren CF 44204,pe raza U.A.T. Ostroveni.

Tronson 16.2 - U.A.T. Ostroveni

- Lungime traseu cicloturistic: 1,422 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 6,00 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 3,00%;
- Latime zona de siguranta: 2 x 0,50 m;
- Alveola pista biciclisti: 1 buc.;
- Suprafata alveola: 112,00 mp;
- Lungime bordura preafabicata 10x15 cm: 40,00 m;
- Lungime bordura preafabicata 20x25 cm: 30,00 m;
- Suprafata zona verde: 20 buc.;
- Numar indicatoare: 42 buc.

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***
  - **km 0+000,00 – 1+424,00;**

NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE.
TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSI INFRASTRUCTURA EXISTENTA

  - **Structura alveola pista biciclisti:**

- Strat de uzura din mixtura asfaltica tip BA 8 rul; 50/70: 4 cm;
- Strat de baza din beton de ciment C16/20: 10 cm;
- Strat de fundatie din balast: 10 cm;

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 16.2 de 1,422 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri natioanel (DN55A) existente pe raza U.A.T. Ostroveni. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drum existente. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

Tronson 16.3 - U.A.T. Ostroveni

- Lungime traseu cicloturistic: 2,218 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 3,00 – 4,00 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 3,00%;
- Latime zona de siguranta: 2 x 0,50 m;
- Lungime reprofilare rigola pamant: 755,00 ml;
- Numar indicatoare: 35 buc.
- Decolmatare podete transversale existente: 7 buc.

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***
  - **km 0+000,00 – 1+200,00;**

NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE.
TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSI INFRASTRUCTURA EXISTENTA

  - **km 1+425,00 – 2+218,00;**
    - Asternere balast in cantitate de maxim 300mc/km;
    - Scarificare si reprofilare platforma existenta;
    - Zestre din agregate existenta -Lucrari reglementate prin AND 554/2002.

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 16.3 de 2,218 km propus se suprapune cu reteaua de starzi asfaltate si balastate existente in intravilanul localitatii. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drum existente. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

- ***Lucrari de colectare si evacuare dirijata a apelor pluviale:***

Pe Tronsonul 16.3 U.A.T. Ostroveni pentru colectarea si evacuarea apelor pluviale s-a prevazut reprofilarea rigolei din pamant intre urmatoarele pozitii kilometrice:

Nr. Crt.	Pozitie km	Lungime (m)
1.	1+425,00 – 2+130,00	705,00
2.	Local pentru devierea santului existent tangen la traseul ciloturistic	50,00
	Total	755,00

Tronson 16.4 - U.A.T. Ostroveni

- Lungime traseu cicloturistic: 3,597 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 3,00 – 4,00 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 3,00%;
- Latime zona de siguranta: 2 x 0,50 m;
- Numar indicatoare: 12 buc;
- Lungime reprofilare sant din pamant (local unde este cazul): 120,00 m;
- Decolmatare podete transversale existente: 1 buc.

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***
  - **km 0+000,00 – 0+970,00;**
    - Asternere balast in cantitate de maxim 300mc/km;
    - Scarificare si reprofilare platforma existenta;
    - Zestre din agregate existenta -Lucrari reglementate prin AND 554/2002.
  - **km 0+907,00 – 3+597,00;**
    - Asternere balast in cantitate de maxim 300mc/km;
    - Scarificare si reprofilare platforma existenta;
    - Zestre din agregate existenta -Lucrari reglementate prin AND 554/2002.

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 16.4 de 3,597 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor de exploatare existente din extravilanul localitatii. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drum existente. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

Tronson 16.5 - U.A.T. Ostroveni

- Lungime traseu cicloturistic: 1,105 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 3,00 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 3,00%;
- Latime zona de siguranta: 1 x 0,50 m;
- Decolmatare podete existente: 2 buc.;
- Lungime replofilare rigola din pamant: 1150,00 m;
- Numar indicatoare: 16 buc..

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***

- Strat din macadam ordinar: 10 cm;
- Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm;
- Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta. Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 16.5 de 1,105 km propus propus se suprapune cu terenuri aflate in intravilanul localitatii. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia

terenului natural si cotele retelei de drum existente. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

- ***Lucrari de colectare si evacuare dirijata a apelor pluviale:***

Pe Tronsonul 16.5 U.A.T. Ostroveni pentru colectarea si evacuarea apelor pluviale s-a prevazut reprofilarea rigolei din pamant intre urmatoarele pozitii kilometrice:

Nr. Crt.	Pozitie km	Lungime (m)
1.	0+000,00 – 1+105,00	1.150,00
	Total	1.150,00

17. U.A.T. Bechet

Traseul cicloturistic de 6,486 km (compus din tronson 17.1 de 1,057 km; tronson 17.2 de 4,394 km si tronson 17.3 de 1,035 km) propus pentru a traversa U.A.T. Bechet are ca punct de inceput limita U.A.T. OSTROVENI si ca punct de sfarsit limita U.A.T. CALARASI. Traseul se afla in intravilanul si extravilanul localitatii Bechet.

Tronsonul 17.1, in lungime de 1,057 km, propus se suprapune cu reteaua de drumuri vicinale din extravilanul localitatii.

Tronsonul 17.2, in lungime de 4,394 km, propus se suprapune cu reteaua de strazi asfaltate si balastate din intravilanul localitatii.

Tronsonul 17.3, in lungime de 1,035 km, propus se suprapune cu reteaua de drumuri de exploatare din extravilanul localitatii.

Tronson 17.1 - U.A.T. Bechet

- Lungime traseu cicloturistic: 1,057 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 3,00 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 3,00%;
- Latime zona de siguranta: 2 x 0,50 m;
- Numar indicatoare: 10 buc.

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***

- Strat din macadam ordinar: 10 cm;
- Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm;
- Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta. Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 17.1 de 1,057 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor vicinale existente din extravilanul localitatii. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drum existente. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

Tronson 17.2 - U.A.T. Bechet

- Lungime traseu cicloturistic: 4,394 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 4,00 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 3,00%;
- Latime zona de siguranta: 2 x 0,50 m;
- Lungime reprofilare rigola pamant: 1.253,00 ml;
- Numar indicatoare: 121 buc.

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***
  - **km 0+000,00 – 0+828,00;**
    - Asternere balast in cantitate de maxim 300mc/km;
    - Scarificare si reprofilare platforma existenta;
    - Zestre din agregate existenta -Lucrari reglementate prin AND 554/2002.

  - **km 0+828,00 – 1+920,00;**

NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE.
TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSI INFRASTRUCTURA EXISTENTA

  - **km 1+920,00 – 3+589,00; si 3+700,00 – 4+080,00;**

NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE.
TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSI INFRASTRUCTURA EXISTENTA

  - **km 3+589,00 – 3+700,00; si 4+080,00 – 4+394,00;**
    - Asternere balast in cantitate de maxim 300mc/km;
    - Scarificare si reprofilare platforma existenta;
    - Zestre din agregate existenta -Lucrari reglementate prin AND 554/2002.

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 17.2 de 4,394 km propus se suprapune cu reteaua de starzi asfaltate si balastate existente in intravilanul localitatii. In profil longitudinal, traseul

cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drum existente. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

- ***Lucrari de colectare si evacuare dirijata a apelor pluviale:***

Pe Tronsonul 17.2 U.A.T. Bechet pentru colectarea si evacuarea apelor pluviale s-a prevazut reprofilarea rigolei din pamant intre urmatoarele pozitii kilometrice:

Nr. Crt.	Pozitie km	Lungime (m)
1.	0+000,00 – 0+828,00	828,00
2.	3+589,00 – 3+700,00	111,00
3.	4+080,00 – 4+394,00	314,00
	Total	1.253,00

Tronson 17.3 - U.A.T. Bechet

- Lungime traseu cicloturistic: 1,035 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 3,00 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 3,00%;
- Latime zona de siguranta: 2 x 0,50 m;
- Numar indicatoare: 23 buc.

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***

- Strat din macadam ordinar: 10 cm;
- Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm;
- Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta. Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 17.3 de 1,035 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor de exploatare existente din extravilanul localitatii. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drum existente. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata

18. U.A.T. Calarasi

Traseul cicloturistic de 7,412 km propus pentru a traversa U.A.T. Calarasi are ca punct de inceput limita U.A.T. BECEHT si ca punct de sfarsit limita U.A.T. DABULENI. Traseul se afla in extravilanul localitatii Calarasi.

Tronson 18 - U.A.T. Calarasi

- Lungime traseu cicloturistic: 7,412 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 3,00 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 3,00%;
- Latime zona de siguranta: 2 x 0,50 m;
- Numar indicatoare: 64 buc.

- **Structura recomandata - Scenariul 1:**

- Strat din macadam ordinar: 10 cm;
- Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm;
- Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta. Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 18 de 7,412 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor de exploatare existente din extravilanul localitatii. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drum existente. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

19. U.A.T. Dabuleni

Traseul cicloturistic de 6,75 km propus pentru a traversa U.A.T. Dabuleni are ca punct de inceput limita U.A.T. CALARASI si ca punct de sfarsit limita U.A.T. IANCA JUDETUL OLT. Traseul se afla in extravilanul localitatii Dabuleni.

Tronson 19 - U.A.T. Dabuleni

- Lungime traseu cicloturistic: 6,750 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 3,00 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 3,00%;
- Latime zona de siguranta: 2 x 0,50 m;
- Numar indicatoare: 49 buc.;
- Zona de odihna: 1 buc..

- **Structura recomandata - Scenariul 1:**
  - Strat din macadam ordinar: 10 cm;
  - Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm;
  - Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta. Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 19 de 6,750 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor de exploatare existente din extravilanul localitatii. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drum existente. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

- ***Zona de odihna:***

Zona de odihna cu spatiu de dormit-km 6+700,00. Amplasata pe teren CF 48738,pe raza U.A.T. Dabuleni.

Descrierea elementelor de scurgere.

Pentru colectarea si evacuarea apelor pluviale, din zona platformei traseului cicloturiastic, s-au prevazut urmatoarele solutii:

- Amenajarea platformei in profil de rambleu;
- Reprofilarea rigolelor de pamant existente;
- Executie rigole de pamant;
- Decolmatare podete transversale existente;
- Extindere podete transversale existente;
- Montare podete transversale noi, in punctele de minim sau zone impuse de amplasament.

Rigolele de pamant se vor realiza cu panta dinspre platforma de 1:2, iar panta dinspre limitele de proprietate de 1:1. Fundul rigolei va avea adancimea de minim 0,30 m.

Elementele de colectare si evacuare sunt in conformitate cu *STAS 2914-84 si STAS 2916-87*, cu o sectiune calculata astfel incat sa asigure evacuarea apelor provenite din ploi de pe suprafetele aferente bazinului de acumulare.

Podeţele vor fi proiectate şi dimensionate în conformitate cu *„Normativ privind adaptarea la teren a proiectelor tip de podeţe pentru drumuri indicativ PD 19-2003” şi cu „Normativ privind proiectarea hidraulică a podurilor şi podeţelor indicativ PD 95-2002”;*

Lucrari de protectie conducte din administrarea ANIF

Traseele cicloturistice proiectate pe dig Dunare, traverseaza in 4 puncte conducte metalice de irigare terenuri Agricole, astfel:

1. DIG U.A.T. RAST la Km 6+864 - 1 buc., 6+931 – 2 buc.;
2. DIG U.A.T. CATANE la Km 2+305 - 4 buc. conducte;
3. DIG U.A.T. BISTRET Km 7+795 - 1 buc. conducta;
4. DIG U.A.T. CARNA la Km 1+101 - 2 buc. conducte;
5. DIG U.A.T. GIGHERA la Km 3+115 (6 buc.), Km 6+485 (1 buc.), Km 6+650 (12 buc.), km 6+700 (4 buc.), km 9+653 (2 buc.) conducte;

Conductele, traverseaza digul la partea superioara a coronamentului.

Pentru evitarea lucrarilor de protectie, a conductelor prezentate anterior, pe aceste zone platforma proiectata va ocolii conductele prin partea stanga a digului(spre localitati), la baza rambleului conform detaliilor din piesele desenate.

Lucrari de asigurare a sigurantei circulatiei:

Pentru siguranţa circulaţiei se vor prevedea:

- indicatori de orientare şi avertizare, după cerinţele SR 1848;

Nota!*avand in vedere termenele contractuale impuse prin PNRR si faptul ca la momentul realizarii achizitiei pentru serviiciile de proiectare si executie lucrari nu sunt obtinute toate avizele/autorizatiile s-a procedat la aplicarea unui spor pozitiv de 30% asupra numarului de indicatoare rutiere, asfel incat sa fie acoperite eventuale conditionari impuse de catre avizatori.

- marcaje rutiere după cerinţele SR 1848 – 7-aplicate pe imbracaminti asfaltice.

Vor fi prevazute semnalizari si marcaje rutiere atat pe perioada executiei cat si definitive.

Realizarea unor parametri tehnici optimi privind pantele longitudinale, transversale, marcarea şi semnalizarea corespunzătoare, asigurarea colectării şi scurgerii rapide a apelor pluviale, asigurarea vizibilităţii, asigură un grad înalt al siguranţei circulaţiei pe întreg obiectivul proiectat.

Obiectivul va fi semnalizat şi marcat conform SR 1848-1 - Semnalizare rutieră. Indicatoare și mijloace de semnalizare rutieră. Partea 1: Clasificare, simboluri și amplasare şi STAS 1848-7. Siguranţa circulaţiei. Marcaje rutiere.

Pentru asigurarea circulatiei reglementate pe Dig (vehicule de intretinere si cicloturisti) se vor monta parapete din beton cu inaltimea de minim 1.20 m. Acestea se vor amplasa pe capetele de traseu ale digului, si pe unele drumuri laterale care pot genera accesul vehiculelor neautorizate.

Parapetele din beton care se suprapun cu trasului cicloturistic, se vor amplasa intercalat, pentru a permite trecerea biciclistilor.

Parapetele montate se pot muta de catre personalul ABA, cu utilajele din dotare, in momentul in care se impune accesul pe dig, pentru diferite lucrari specifice.

Amplasamentul acestor parapete va fi urmatorul:

Nr. crt.	Amplasament	Pozitia kilometrica
1	Tronson 6.2 - U.A.T. Poiana Mare, se amplaseaza transversal traseului cicloturistic 2 buc. parapet din beton, h=1.2 m; L=2.0 m, intercalat pentru a permite trecerea biciclistilor	km 0+049
2		km 2+800
3		km 2+900
4	Tronson 7.1 - U.A.T. Piscu Vechi, se amplaseaza transversal traseului cicloturistic 2 buc. parapet din beton, h=1.2 m; L=2.0 m, intercalat pentru a permite trecerea biciclistilor	km 0+515
5	Tronson 8.4 - U.A.T. Ghidici, se amplaseaza transversal traseului cicloturistic 2 buc. parapet din beton, h=1.2 m; L=2.0 m, intercalat pentru a permite trecerea biciclistilor	km 0+080
6		km 1+600
7		km 3+060
8		km 3+115
9	Tronson 9 - U.A.T. Rast, se amplaseaza transversal traseului cicloturistic 2 buc. parapet din beton, h=1.2 m; L=2.0 m, intercalat pentru a permite trecerea biciclistilor	km 3+840
10		km 3+886
11		km 6+160
12		km 7+015
13	Tronson 10 - U.A.T. Negoi, se amplaseaza transversal traseului cicloturistic 2 buc. parapet din beton, h=1.2 m; L=2.0 m, intercalat pentru a permite trecerea biciclistilor	km 0+020
14		km 3+365
15	Tronson 11 - U.A.T. Catane, se amplaseaza transversal traseului cicloturistic 2 buc. parapet din beton, h=1.2 m; L=2.0 m, intercalat pentru a permite trecerea biciclistilor	km 2+000
16		km 2+400
17	Tronson 12 - U.A.T. Bistret, se amplaseaza transversal traseului cicloturistic 2 buc. parapet din beton, h=1.2 m; L=2.0 m, intercalat pentru a permite trecerea biciclistilor	km 0+380
18		km 0+520
19		km 2+880
20		km 2+930
21		km 5+590
22		km 6+420
23		km 7+640
24		km 7+900
25		km 10+170
26		km 11+260
27	Tronson 13 - U.A.T. Carna, se amplaseaza transversal traseului cicloturistic 2 buc. parapet din beton, h=1.2 m; L=2.0 m, intercalat pentru a permite trecerea biciclistilor	km 1+050
28		km 1+600

Nr. crt.	Amplasament	Pozitia kilometrica
29	Tronson 13 - U.A.T. Carna, se amplaseaza transversal drumului de acces lateral stanga 3 buc. parapet din beton, h=1.2 m; L=2.0 m.	km 4+585
30	Tronson 15.1 - U.A.T. Macesu de Jos, se amplaseaza transversal traseului cicloturistic 2 buc. parapet din beton, h=1.2 m; L=2.0 m, intercalat pentru a permite trecerea biciclistilor	km 0+970
31		km 1+160
32	Tronson 15.1 - U.A.T. Gighera, se amplaseaza transversal traseului cicloturistic 2 buc. parapet din beton, h=1.2 m; L=2.0 m, intercalat pentru a permite trecerea biciclistilor	km 6+250
33	Tronson 15.1 - U.A.T. Gighera, se amplaseaza transversal traseului cicloturistic 2 buc. parapet din beton, h=1.2 m; L=2.0 m, intercalat pentru a permite trecerea biciclistilor	km 6+750
34	Tronson 15.1 - U.A.T. Gighera, se amplaseaza transversal drumului de acces lateral stanga 3 buc. parapet din beton, h=1.2 m; L=2.0 m.	km 11+910
35	Tronson 15.1 - U.A.T. Gighera, se amplaseaza transversal traseului cicloturistic 2 buc. parapet din beton, h=1.2 m; L=2.0 m, intercalat pentru a permite trecerea biciclistilor	km 17+370

JUDETUL OLT

Obiectivul de investitii propune construirea/ amenajarea a aproximativ 365 km de traseu cicloturistic pe raza Judetelor Mehedinti; Dolj si Olt. In ceea ce priveste traseul cicloturistic in judetul Olt, acesta are punctul de inceput la limita dintre U.A.T. DABULENI-JUDET DOLJ - U.A.T. IANCA-JUDET OLT (inceput drum de exploatare cf 56649) si punctul de sfarsit traseu Portul din U.A.T. Corabia/ sfarsitul Strazii Falezei.

Traseul cicloturistic, de pe raza judetului Olt, in lungime cumulata de 40,99 km strabate urmatoarele U.A.T. – uri:

Nr. Crt.	Denumire U.A.T.	Lungime (km)	Amplasament Traseu cicloturistic
1	Tronson 1.1 - U.A.T. Ianca	9,243	Drum de exploatare
	Tronson 1.2 - U.A.T. Ianca	3,117	Dig de protectie al Dunarii
2	Tronson 2 - U.A.T.Grojdibodu	5,169	Dig de protectie al Dunarii

3	Tronson 3 - U.A.T. Gura Padinii	6,547	Dig de protectie al Dunarii
4	Tronson 4 - U.A.T. Orlea	6,547	Dig de protectie al Dunarii
5	Tronson 5.1 - U.A.T. Corabia	5,903	Dig de protectie al Dunarii
	Tronson 5.2 - U.A.T. Corabia	1,173	Drum de exploatare
	Tronson 5.3 - U.A.T. Corabia	0,412	Partea dreapta a amprizei DN 54A
	Tronson 5.4 - U.A.T. Corabia	2,166	Strada Decebal
	Tronson 5.5 - U.A.T. Corabia	0,713	Strada Falezei-Drum existent din beton

Caracteristicile tehnice ale traseului cicloturistic:

1. U.A.T. Ianca

Traseul cicloturistic de 12,36 km (tronson 1.1 de 9,243 km si tronson 1.2 de 3,117 km) propus pentru a traversa U.A.T. Ianca are ca punct de inceput limita U.A.T. DABULENI si ca punct de sfarsit limita U.A.T.Grojdibodu. Traseul se afla in extravilanul localitatii Ianca.

a) Tronson 1.1 - U.A.T. Ianca

- Lungime traseu cicloturistic: 9,243 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 4,00 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 3,00%;
- Latime zona de siguranta: 2 x 0,50 m;
- Numar indicatoare: 22 buc.

- **Structura recomandata - Scenariul 1:**
  - Strat din macadam ordinar: 10 cm;
  - Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm;
  - Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta. Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 1.1 de 9,243 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor de exploatare existente din extravilanul localitatii. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drum existente. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

b) Tronson 1.2 - U.A.T. Ianca

- Lungime traseu cicloturistic: 3,117 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 3,00 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 3,00%;
- Latime zona de siguranta: 2 x 0,50 m;
- Numar indicatoare: 10 buc.

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***

- Strat din balast bogat in argila minim 15%,stabilizat cu enzime speciale:20 cm;
- Decapare strat vegetal: 10 cm;
- Completare cu umplutura de pamant - daca este cazul;
- Umplutura existenta dig de protectie.

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 1.2 de 3,117 km propus se suprapune cu digul situat pe raza U.A.T. Ianca. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele coronamentului existent. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

2. U.A.T. Grojdibodu

Traseul cicloturistic de 5,169 km propus pentru a traversa U.A.T. Grojdibodu are ca punct de inceput limita U.A.T. IANCA si ca punct de sfarsit limita U.A.T.GURA PADINII. Traseul se afla in extravilanul localitatii Grojdibodu.

Tronson 2 - U.A.T. Grojdibodu

- Lungime traseu cicloturistic: 5,169 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 3,00 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 3,00%;
- Latime zona de siguranta: 2 x 0,50 m;
- Numar indicatoare: 12 buc.

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***

- Strat din balast bogat in argila minim 15%,stabilizat cu enzime speciale:20 cm;
- Decapare strat vegetal: 10 cm;
- Completare cu umplutura de pamant - daca este cazul;
- Umplutura existenta dig de protectie.

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 2 de 5,169 km propus se suprapune cu digul situat pe raza U.A.T. Grojdibodu. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele coronamentului existent. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

3. U.A.T. Gura Padinii

Traseul cicloturistic de 6,547 km propus pentru a traversa U.A.T. Gura Padinii are ca punct de inceput limita U.A.T. Grojdibodu si ca punct de sfarsit limita U.A.T.Orlea. Traseul se afla in extravilanul localitatii Gura Padinii.

Tronson 3 - U.A.T. Gura Padinii

- Lungime traseu cicloturistic: 6,547 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 3,00 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 3,00%;
- Latime zona de siguranta: 2 x 0,50 m;
- Numar indicatoare: 16 buc.

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***

- Strat din balast bogat in argila minim 15%,stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm;
- Decapare strat vegetal: 10 cm;
- Completare cu umplutura de pamant - daca este cazul;
- Umplutura existenta dig de protectie.

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul de 6,547 km propus se suprapune cu digul situat pe raza U.A.T. Gura Padinii. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele coronamentului existent. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

4. U.A.T. Orlea

Traseul cicloturistic de 6,547 km propus pentru a traversa U.A.T. Orlea are ca punct de inceput limita U.A.T. Gura Padinii si ca punct de sfarsit limita U.A.T. Corabia. Traseul se afla in extravilanul localitatii Orlea.

Tronson 4 - U.A.T. Orlea

- Lungime traseu cicloturistic: 6,547 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 3,00 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 3,00%;
- Latime zona de siguranta: 2 x 0,50 m;
- Numar indicatoare: 16 buc.

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***
  - Strat din balast bogat in argila minim 15%,stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm;
  - Decapare strat vegetal: 10 cm;
  - Completare cu umplutura de pamant - daca este cazul;
  - Umplutura existenta dig de protectie.

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul de 6,547 km propus se suprapune cu digul situat pe raza U.A.T. Orlea. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si coronamentului existent. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

5. U.A.T. Corabia

Traseul cicloturistic de 10,367 km (compus din tronson 5.1 de 5,903 km, tronson 5.2 de 1,173 km, tronson 5.3 de 0,412 km, tronson 5.4 de 2,166 km si tronson 5.5 de 0,713 km) propus pentru a traversa U.A.T. Corabia are ca punct de inceput limita U.A.T. Orlea si ca punct de sfarsit Portul din UAT Corabia/ sfarsitul Strazii Falezei, acesta representant totodata si sfarsitul Traseului Eurovelo 6, implementat in prezenta investitie. Traseul se afla in intravilanul si extravilanul localitatii Corabia.

Tronsonul 5.1, in lungime de 5,903 km, propus se suprapune cu digul situat pe raza U.A.T. Corabia.

Tronsonul 5.2, in lungime de 1,173 km se suprapune cu reteaua drumurilor de exploatare existente din localitatate.

Tronsonul 5.3, in lungime de 0,412 km se suprapune cu trasul Drumului national DN 54A.

Tronsonul 5.4, in lungime de 2,166 km se suprapune cu traseul strazii Decebal.

Tronsonul 5.5, in lungime de 0,713 km se suprapune cu traseul strazii Falezei.

a) Tronson 5.1 - U.A.T. Corabia

- Lungime traseu cicloturistic: 5,903 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 3,00 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 3,00%;
- Latime zona de siguranta: 2 x 0,50 m;
- Numar indicatoare: 12 buc.

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***
  - Strat din balast bogat in argila minim 15%,stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm;
  - Decapare strat vegetal: 10 cm;
  - Completare cu umplutura de pamant - daca este cazul;
  - Umplutura existenta dig de protectie.

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 5.1 de 5,903 km propus se suprapune cu digul situat pe raza U.A.T. Corabia. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele coronamentului existent. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

b) Tronson 5.2 - U.A.T. Corabia

- Lungime traseu cicloturistic: 1,173 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 3,00 – 4,00 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 3,00%;
- Latime zona de siguranta: 1 x 0,50, 1 x 0,20 m;
- Numar indicatoare: 2 buc.
- Lungime reprofilare rigola pamant: 705,00 ml

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***
  - **km 0+000,00 – 0+700;**
    - Asternere balast in cantitate de maxim 300mc/km;
    - Scarificare si reprofilare platforma existenta;
    - Zestre din agregate existenta -Lucrari reglementate prin AND 554/2002.

  - **km 0+700,00 – 1+173;**
    - Strat din macadam ordinar: 10 cm;
    - Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm;
    - Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta. Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 5.2 de 1,173 km se suprapune cu reteaua drumurilor vicinale existente din localitatate. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drum existente. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

- ***Lucrari de colectare si evacuare dirijata a apelor pluviale:***

Pe Tronsonul 5.2 U.A.T. Corabia pentru colectarea si evacuarea apelor pluviale s-a prevazut reprofilarea rigolei din pamant intre urmatoarele pozitii kilometrice:

Nr. Crt.	Pozitie km	Lungime (m)
1.	0+105,00 – 0+165,00	60,00
2.	0+175,00 – 0+230,00	55,00
3.	0+243,00 – 0+833,00	590,00
	Total	705,00

c) Tronson 5.3 - U.A.T. Corabia

- Lungime traseu cicloturistic: 0,412 km;
- Latime utila pista biciclete: 2,50 m;
- Latime borduri prefabricate:2x0,10 m;
- Panta transversala pista biciclete: 1,50%;
- Latime zona de siguranta: 1 x 0,50, 1 x 1,50 m;
- Numar indicatoare: 7 buc.
- Lungime reprofilare rigola pamant: 323,00 ml;
- Extindere podet transversal existent DN 54A:1 buc.

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***

- Strat de uzura din mixtura asfaltica tip BA 8 rul; 50/70: 4 cm;
- Strat de baza din beton de ciment C16/20: 10 cm;
- Strat de fundatie din balast: 10 cm;
- Incadrare structura in borduri prefabricate 10x15 cm.

- ***Lucrari de colectare si evacuare dirijata a apelor pluviale:***

Pe Tronsonul 5.3 U.A.T. Corabia pentru colectarea si evacuarea apelor pluviale s-a prevazut reprofilarea rigolei din pamant, aferenta Drumului national 54A, intre urmatoarele pozitii kilometrice:

Nr. Crt.	Pozitie km	Lungime (m)
1.	0+005,00 – 0+227,00	222,00
2.	0+302,00 – 0+403,00	101,00
	Total	323,00

In km 0+405,00, avand in vedere existenta podetului transversal DN54A, este necesara extinterea descarcarii acestuia, prin intermediul unui podet tubular DN 800 mm, L=5,00 m.Podetul este prevazut cu timpane si camera de cadere in amonte.

d) Tronson 5.4 - U.A.T. Corabia

- Lungime traseu cicloturistic: 2,166 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 3,00 – 4,00 m;
- Latime borduri prefabricate:2x0,10 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 3,00%;
- Latime zona de siguranta: 1 x 0,50, 1 x 0,20 m;
- Numar indicatoare: 17 buc.
- Lungime reprofilare rigola pamant: 2141,00 ml;
- Podet transversal DN 500 mm:1 buc.

- **Structura recomandata - Scenariul 1:**
  - **km 0+000,00 – 1+430:**
    - Asternere balast in cantitate de maxim 300mc/km;
    - Scarificare si reprofilare platforma existenta;
    - Zestre din agregate existenta -Lucrari reglementate prin AND 554/2002.

  - **km 1+430,00 – 2+166:**
    - Strat din macadam ordinar: 10 cm;
    - Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm;
    - Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta. Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.

- ***Lucrari de colectare si evacuare dirijata a apelor pluviale:***

Pe Tronsonul 5.4 U.A.T. Corabia pentru colectarea si evacuarea apelor pluviale s-a prevazut reprofilarea rigolei din pamant intre urmatoarele pozitii kilometrice:

Nr. Crt.	Pozitie km	Lungime (m)
1.	0+000,00 – 2+166,00	2141,00*

*Din lungimea totala s-au scazut drumurile laterale intersectate.

In km 2+117,00 descarcarea apelor pluviale se va realiza prin intermediul unui podet tubular DN 500 mm, L=5,00 m. Podetul este prevazut cu timpane si camera de cadere in amonte.

e) Tronson 5.5 - U.A.T. Corabia

- Lungime traseu cicloturistic: 0,713 km;
- Numar indicatoare: 4 buc.

- **Structura recomandata:**

NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE.

TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSI INFRASTRUCTURA EXISTENTA

Descrierea elementelor de scurgere.

Pentru colectarea si evacuarea apelor pluviale, din zona platformei traseului cicloturiastic, s-au prevazut urmatoarele solutii:

- Amenajarea platformei in profil de rambleu;
- Reprofilarea rigolelor de pamant existente;
- Executie rigole de pamant;
- Decolmatare podete transversale existente;
- Extindere podete trasnversale existente;
- Montare podete transversale noi, in punctele de minim sau zone impuse de amplasament.

Rigolele de pamant se vor realiza cu panta dinspre platforma de 1:2, iar panta dinspre limitele de proprietate de 1:1. Fundul rigolei va avea adancimea de minim 0,30 m.

Elementele de colectare si evacuare sunt in conformitate cu *STAS 2914-84 si STAS 2916-87*, cu o sectiune calculata astfel incat sa asigure evacuarea apelor provenite din ploi de pe suprafetele aferente bazinului de acumulare.

Podeţele vor fi proiectate şi dimensionate în conformitate cu *„Normativ privind adaptarea la teren a proiectelor tip de podeţe pentru drumuri indicativ PD 19-2003” şi cu „Normativ privind proiectarea hidraulică a podurilor şi podeţelor indicativ PD 95-2002”;*

Lucrari de protectie conducte din administrarea ANIF

Traseele cicloturistice proiectate pe dig Dunare, traverseaza in 4 puncte conducte metalice de irigare terenuri Agricole, astfel:

6. DIG U.A.T. GROJDIBODU KM 3+103.00-PLANSA O3.T2-02.17-4 buc. CONDUCTE;
7. DIG U.A.T. GURA PADINII KM 2+833.00-PLANSA O3.T4-02.15-1 buc. CONDUCTE;
8. DIG U.A.T. ORLEA KM 1+971-PLANSA O3.T4-02.11-3 buc. CONDUCTE;
9. DIG U.A.T. CORABIA KM 5+495 PLANSA O3.T5.1-02.29-1 buc. CONDUCTE.

Conductele, traverseaza digul la partea superioara a coronamentului.

Pentru evitarea lucrarilor de protectie, a conductelor prezentate anterior, pe aceste zone platforma proiectata va ocolii conductele prin partea stanga a digului(spre localitati), la baza rambleului conform detaliilor din piesele desenate.

Lucrari de asigurare a sigurantei circulatiei:

Pentru siguranţa circulaţiei se vor prevedea:

- indicatori de orientare şi avertizare, după cerinţele SR 1848;
- marcaje rutiere după cerinţele SR 1848 – 7-aplicate pe imbracaminti asfaltice.

Vor fi prevazute semnalizari si marcaje rutiere atat pe perioada executiei cat si definitive.

Realizarea unor parametri tehnici optimi privind pantele longitudinale, transversale, marcarea şi semnalizarea corespunzătoare, asigurarea colectării şi scurgerii rapide a apelor pluviale, asigurarea vizibilităţii, asigură un grad înalt al siguranţei circulaţiei pe întreg obiectivul proiectat.

Obiectivul va fi semnalizat şi marcat conform SR 1848-1 - Semnalizare rutieră. Indicatoare și mijloace de semnalizare rutieră. Partea 1: Clasificare, simboluri și amplasare şi STAS 1848-7. Siguranţa circulaţiei. Marcaje rutiere.

Pentru asigurarea circulatiei reglementate pe Dig (vehicule de intretinere si cicloturisti) se vor monta parapete din beton cu inaltimea de minim 1.20 m. Acestea se vor amplasa pe capetele de traseu ale digului, si pe unele drumuri laterale care pot genera accesul vehiculelor neautorizate.

Parapetele din beton care se suprapun cu trasului cicloturistic, se vor amplasa intercalat, pentru a permite trecerea biciclistilor.

Parapetele montate se pot muta de catre personalul ABA, cu utilajele din dotare, in momentul in care se impune accesul pe dig, pentru diferite lucrari specifice.

Amplasamentul acestor parapete va fi urmatorul:

Nr. crt.	Amplasament/Solutie	Pozitia kilometrica
1	Tronson 1.2 - U.A.T. Ianca, se amplaseaza transversal traseului cicloturistic 2 buc parapet din beton, h=1.2 m; L=2.0 m, intercalat pentru a permite trecerea biciclistilor	Km 0+216

2	Tronson 2 - U.A.T. Grojdibodu, se amplaseaza transversal drumului de acces lateral stanga 3 buc parapet din beton, h=1.2 m; L=2.0 m.	Km 2+627
3	Tronson 2 - U.A.T. Grojdibodu, se amplaseaza transversal drumului de acces lateral stanga 3 buc parapet din beton, h=1.2 m; L=2.0 m.	Km 4+242
4	Tronson 2 - U.A.T. Grojdibodu, se amplaseaza transversal drumului de acces lateral stanga 3 buc parapet din beton, h=1.2 m; L=2.0 m.	Km 5+073
5	Tronson 3 - U.A.T. Gura Padinii, se amplaseaza transversal traseului cicloturistic 2 buc parapet din beton, h=1.2 m; L=2.0 m, intercalat pentru a permite trecerea biciclistilor	Km 2+750
6	Tronson 3 - U.A.T. Gura Padinii, se amplaseaza transversal traseului cicloturistic 2 buc parapet din beton, h=1.2 m; L=2.0 m, intercalat pentru a permite trecerea biciclistilor	Km 3+030
7	Tronson 3 - U.A.T. Gura Padinii, se amplaseaza transversal drumului de acces lateral stanga 3 buc parapet din beton, h=1.2 m; L=2.0 m.	Km 4+473
8	Tronson 4 - U.A.T. Orlea, se amplaseaza transversal traseului cicloturistic 2 buc parapet din beton, h=1.2 m; L=2.0 m, intercalat pentru a permite trecerea biciclistilor	Km 1+910
9	Tronson 4 - U.A.T. Orlea, se amplaseaza transversal traseului cicloturistic 2 buc parapet din beton, h=1.2 m; L=2.0 m, intercalat pentru a permite trecerea biciclistilor	Km 2+060

10	Tronson 4 - U.A.T. Orlea, se amplaseaza transversal traseului cicloturistic 2 buc parapet din beton, h=1.2 m; L=2.0 m, intercalat pentru a permite trecerea biciclistilor	Km 4+310
11	Tronson 4 - U.A.T. Orlea, se amplaseaza transversal traseului cicloturistic 2 buc parapet din beton, h=1.2 m; L=2.0 m, intercalat pentru a permite trecerea biciclistilor	Km 4+510
12	Tronson 5.1 - U.A.T. Corabia, se amplaseaza transversal traseului cicloturistic 2 buc parapet din beton, h=1.2 m; L=2.0 m, intercalat pentru a permite trecerea biciclistilor	Km 5+900

Eligibilitatea lucrarilor proiectate pe intreg traseu:

Lucrarile proiectate respecta normele tehnice in vigoare si Tipurile de activități și categorii de cheltuieli eligibile prezentate in Subcapitolul 2.5., Sectiunea 2.5.1.- Activități eligibile pe tipuri de infrastructură și categorii de UAT-uri.

In cele ce urmeaza prezentam lucrarile eligibile pentru tipul de infrastructura tranzitat de traseul cicloturistic proiectat:

NOTĂ: Sunt permise doar investițiile bifate (√). Investițiile bifate cu ($^{20\%}$√) sunt permise doar în limita a 20% din lungimea totală a traseului cicloturistic. Investițiile bifate cu (^{N}√) sunt permise doar pe secțiunile unde este identificată deplasarea cu bicicleta în scop utilitar (navetism).

Tipuri de activități și categorii de cheltuieli eligibile, Secțiunea 2.5.1. Activități eligibile pe tipuri de infrastructură și categorii de UAT-uri											
TIPURI DE INFRASTRUCTURĂ / LUCRĂRI ȘI INTERVENȚII		COMUNĂ		ORAȘ		ALTE MUNICIPII		MUNICIPIU REȘEDINȚĂ DE JUDEȚ		MUNICIPIUL BUCUREȘTI, subdiviziuni ale acestuia	
		I	E	I	E	I	E	I	E	I	E
4	Diguri și zone de protecție la inundație ale cursurilor de apă										
A	Marcaje și indicatoare	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√
B	Lucrări de reparații	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√
C	Lucrări de tasare, reabilitare, modernizare drum/terenuri (se exclud drumurile asfaltate)	√	√	√	√	√	√	√	√		
D	Piste pentru biciclete, cale de rulare realizată din asfalt conform legislației în vigoare	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√
E	Piste pentru biciclete, cale de rulare realizată din alte agregate consolidate sau neconsolidate conform legislației în vigoare	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√

F	Drumuri pentru cicliști, cale de rulare realizată din asfalt, conform legislației în vigoare	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√
G	Drumuri pentru cicliști, cale de rulare realizată din alte agregate consolidate sau neconsolidate, conform legislației în vigoare	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√
7	Drumuri naționale										
A	Marcaje și indicatoare	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√
B	Lucrări de reparații	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√
C	Lucrări de tasare, reabilitare, modernizare drum/terenuri (se exclud drumurile asfaltate)	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√
D	Piste pentru biciclete, cale de rulare realizată din asfalt conform legislației în vigoare	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√
E	Piste pentru biciclete, cale de rulare realizată din alte agregate consolidate sau neconsolidate conform legislației în vigoare	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√
F	Drumuri pentru cicliști, cale de rulare realizată din asfalt, conform legislației în vigoare	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√
G	Drumuri pentru cicliști, cale de rulare realizată din alte agregate consolidate sau neconsolidate, conform legislației în vigoare	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√
10	Străzi										
A	Marcaje și indicatoare	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√
B	Lucrări de reparații	√	√	√	√	√	√	√	√		
C	Lucrări de tasare, reabilitare, modernizare drum/terenuri (se exclud drumurile asfaltate)	√	√	√	√	√	√	√	√		
D	Piste pentru biciclete, cale de rulare realizată din asfalt conform legislației în vigoare	√	√	√	√	√	√	√	√		
E	Piste pentru biciclete, cale de rulare realizată din alte agregate consolidate sau neconsolidate conform legislației în vigoare	√	√	√	√	√	√	√	√		
F	Drumuri pentru cicliști, cale de rulare realizată din asfalt, conform legislației în vigoare										
G	Drumuri pentru cicliști, cale de rulare realizată din alte agregate consolidate sau neconsolidate, conform legislației în vigoare										
14	Drumuri vicinale (inclusiv drumuri de exploatare agricolă)										
A	Marcaje și indicatoare	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√
B	Lucrări de reparații	√	√	√	√	√	√	√	√		
C	Lucrări de tasare, reabilitare, modernizare drum/terenuri (se exclud drumurile asfaltate)	√	√	√	√	√	√	√	√		
D	Piste pentru biciclete, cale de rulare realizată din asfalt conform legislației în vigoare	√	√	√	√	√	√	√	√		
E	Piste pentru biciclete, cale de rulare realizată din alte agregate consolidate sau neconsolidate conform legislației în vigoare	√	√	√	√	√	√	√	√		
F	Drumuri pentru cicliști, cale de rulare realizată din asfalt, conform legislației în vigoare										
G	Drumuri pentru cicliști, cale de rulare realizată din alte agregate consolidate sau neconsolidate, conform legislației în vigoare										

Intocmit,
ing. Anton Constantin

Verificat,
ing. Rasmerita Catalin

S.C. GEBES MPROJECT S.R.L
SAT PAUN, COMUNA BARNOVA, STRADA COLINA PAUNULUI, NR. 35E
C.U.I 33227191, J22/906/2014
TEL: 0747/853.390 E-mail: office.gebes@yahoo.com

LUCRARI DE ARHITECTURA
Memoriu privind amenajarea Zonelor de Odihnă si de Camping:

ZONE DE ODIHNA

Descriere generală a lucrărilor

Conform standardelor de certificare EuroVelo, pe traseu trebuie amplasate zone de odihnă acoperite (masă/scaune, alimentare cu apă potabilă) la fiecare aproximativ 15 km. În zonele unde există utilități, acestea vor fi dotate suplimentar cu toalete, dușuri și alte facilități.

Pentru a asigura facilități de cazare accesibile cicloturiștilor, se propune amenajarea de zone de camping, conform standardelor EuroVelo, la intervale de 20–50 km.



Info: Informațiile trebuie corelate cu partea desenată atașată – tipurile de zone de odihnă și foișoarele variază pe traseul propus.

ARHITECTURA FOIȘOARELOR

În cadrul proiectului au fost propuse mai multe tipuri de foișoare:

- Foișor Tip 1 – dimensiuni standard 6 x 4 m
- Foișor Tip 2 – dimensiuni standard 6 x 4 m, destinat exclusiv zonelor de camping
- Foișor Tip 3 – dimensiuni 6 x 2 m, destinat zonelor de odihnă cu spațiu limitat

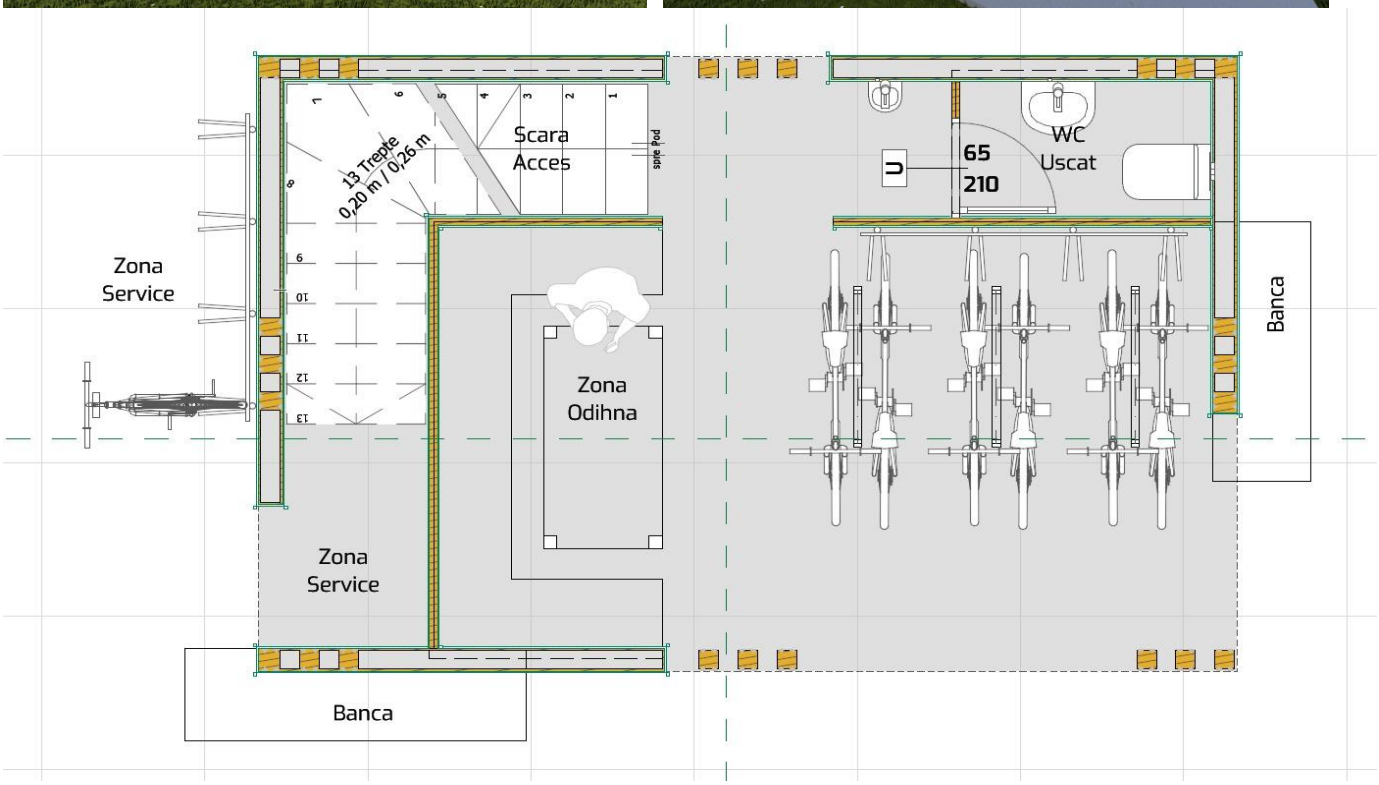
Numărul și tipul foișoarelor variază în funcție de zonă și amplasament.

Elementul central al zonelor de odihnă este foișorul din lemn, proiectat să îndeplinească multiple funcții.

Foisorul Tip 1 are domensiunile standar de 6m x 4m si are functiiunile

✓ Pauze scurte – bănci exterioare pentru opriri rapide
✓ Luarea mesei – masă cu băncuțe în interior
✓ Odihnă extinsă – spațiu suplimentar în podul foișorului
✓ Toaletă ecologică – WC uscat integrat
✓ Service biciclete – stație self-repair
✓ Rastel pentru biciclete interior si exterior





Colaj foto – Foisor tip 1

Foisorul Tip 2 care este propus doar in zonele de camping, cu dimensiunile de 6m x 4m si are functiiunile:

✓ Pauze scurte – bănci exterioare pentru opriri rapide
✓ Luarea mesei – mase cu băncuțe în interior
✓ Odihnă extinsă – spațiu suplimentar în podul foișorului
✓ Toaletă ecologică – WC uscat integrat
✓ Dusuri ecologic – compartimentare pentru dus portabil cu rezervor adus personal
✓ Zona de pregatit masa – blat de lucru
✓ Service biciclete – stație self-repair
✓ Rastel pentru biciclete doar pe pereti exteriori



Colaj foto – Foisor tip 2

Foisorul Tip 3 are domensiunile de 6m x 2m, este propus doar in zonele de odihna cu o o latime si suprafata limitata, are are urmatoarele functiiuni:

✓ Pauze scurte – bănci exterioare pentru opriri rapide
✓ Luarea mesei – mase cu băncuțe în interior
✓ Service biciclete – stație self-repair
✓ Rastel pentru biciclete doar pe pereti exteriori



Colaj foto – Foisor tip 3

Tipul de foisori si informatii suplimentare se pot gasi in partea desenata atasata.

MATERIALE SI SOLUTII SI DE FINISAJ

Foișorele sunt construite din materiale durabile, cu un design integrat în peisaj. În zonele fără acces la rețeaua electrică, iluminarea este asigurată prin panouri fotovoltaice. Această infrastructură esențială contribuie la siguranța și confortul cicloturiștilor pe traseul EuroVelo.

Atât funcţionalul cât şi finisajele interioare şi exterioare s-au stabilit de comun acord cu beneficiarul şi cu cerinţele impuse prin standardele de certificare a traseilor EuroVelo. S-au utilizat atât la exterior cât şi la interior finisaje durabile de calitate, rezistente în timpul exploatării.

A. Finisaje interioare:
- pardoseala: beton aparent
- pardoseala pod: podfina din lemn tratat si finisat pod
- compartimentari: OSB si lambriu cu nut si feder
- tavan: lambriu cu nut si feder

B. Finisaje exterioare:
- Pereti: lambriu cu nut si feder
- Elemnete decorative din lemn tratat
- Prinderi metalice tartate si vopsite
- Tamplarie din lemn tratat
- Placaje din OSB tratat

C. Invelitoarea

Acoperis tip sarpanta cu invelitoarea din sindrila tratata, cu prindere mecanica pe o sistem sipci si contrasiptici, stratul suprot find o astereala protejata cu o folie anticcondens.

Elemenetele din lemn expuse vor fi tratate pentru intemperii.

Apa pluvială se va colecta în interiorul incintei.

SISTEMUL CONSTRUCTIV

Infrastructura

Fundațiile construcțiilor se vor realiza din beton armat de clasa minimă C16/20, cu armătură realizată din bare individuale de oțel beton S500, clasă de ductilitate C. Acestea se vor realiza sub forma de fundații continue , de tip elevație. Cota de fundare va fi de minim 1,00 m de la CTA, asigurând obligatoriu adâncimea de îngheț și condițiile de fundare. Secțiunea fundației va avea lățimea de 0,35 m și înălțimea de 1,00 m, iar sub acestea se va prevedea un strat de egalizare din beton C8/10.

Placa pardoseală (placa pe sol) se va realiza din beton armat, va avea grosimea minimă de 10 cm și va fi armată cu o plasă sudată. Aceasta se va dispune pe un strat de balast compactat, pentru ruperea capilarității după ce în prealabil terenul natural

de sub aceasta a fost compactat. De asemenea sub placă pardoseală se va monta o membrană din folie de polietilenă pentru construcții. Pe conturul elevațiile perimetrale din beton armat se va realiza hidroizolarea cu membrană bituminoasă. Sistematizarea verticală va asigura îndepărtarea rapidă a apelor din apropierea construcției prin pante.

Suprastructura

Construcția foișorului este deschisă pe laturi, fiind realizată din lemn tratat corespunzător, cu acoperiș în patru ape și învelitoare tip șindrilă bituminoasă. Funcționalul diferă de la construcție la construcție astfel încât să se asigure necesarul de spații, iar dotarea de asemenea.

Elementele ce compun structura de rezistență sunt realizate din lemn de calitatea I (uscat, fără crăpături sau urme de putregai), de rășinoase și ecarisat, fiind tratate cu substanțe ignifuge, antiseptice și insectofungicide. De asemenea, elementele se vor proteja prin lacuri speciale rezistente la raze UV și umiditate, pentru a-i crește durata de viață. Secțiunile elementelor se vor realiza în așa fel încât să se asigure rezistența și stabilitatea construcției.

Elemente de prindere între lemn și beton realizate din piese metalice zincate, ancorate cu tije. De asemenea elementele din lemn se vor solidariza intre ele prin chertare și cu elemente metalice zincate omologate, tip "colțar", placi perforate, placi multicui și cuie.

Ipotezele de calcul vor ține cont de zona seismică, viteza vântului și încărcările climatice corespunzătoare amplasamentului.

Structura propusă este una simplă, eficientă, cu un regim de înălțime redus, adaptată pentru funcțiunea de adăpost în spațiu public sau semi-public. Durabilitatea este asigurată prin materiale de calitate, tratamente specifice și o concepție structurală clară, ușor de pus în operă.

Zonele de odihna se vor amplasa astfel:

- **Zone de odihna pe raza judetului Mehedinti**

Nr. crt.	Amplasament	Tipul Foisurului	Suprafata
1	*Zona de odihna cu spatiu de dormit - Amplasata pe teren CF53678, pe raza U.A.T. BURILA MARE - Tronson 5.1 UAT Burila Mare - km 4+290,00*	*Tip 1*	*24,00 mp (4,0x6,0)*
2	*Zona de odihna cu spatiu de dormit - Amplasata pe teren CF53315, pe raza U.A.T. BURILA MARE - Tronson 5.2 UAT Burila Mare - km 0+695,00*	*Tip 3*	*12 mp (2x6)*
3	*Zona de odihna cu spatiu de dormit - Amplasata pe teren CF53308, pe raza U.A.T. BURILA MARE - Tronson 5.5 UAT Burila Mare - km 3+250,00*	*Tip 3*	*12 mp (2x6)*
4	*Zona de odihna cu spatiu de dormit - Amplasata pe teren CF55792, pe raza U.A.T. GOGOSU - Tronson 6.1 UAT Gogosu - km 3+550,00*	*Tip 1*	*24,00 mp (4,0x6,0)*

Nr. crt.	Amplasament	Tipul Foisurului	Suprafata
5	*Zona de odihna cu spatiu de dormit - Amplasata pe teren CF52122, pe raza U.A.T. PRISTOL - Tronson 8.2 UAT Pristol - km 6+110,00*	*Tip 1*	*24,00 mp (4,0x6,0)*
6	*Zona de odihna cu spatiu de dormit - Amplasata pe teren CF51952, pe raza U.A.T. GARLA MARE - Tronson 9.4 UAT Garla Mare - km 0+095,00*	*Tip 1*	*24,00 mp (4,0x6,0)*
7	*Zona de odihna cu spatiu de dormit - Amplasata pe teren CF50429, pe raza U.A.T. VRATA - Tronson 10 UAT Vrata - km 0+318,00*	*Tip 1*	*24,00 mp (4,0x6,0)*

❖ Zone de odihna pe raza judetului DOLJ

Nr. crt.	Amplasament	Tipul Foisorului	Suprafata
1	*Zona de odihna cu spatiu de dormit - km aprox. 0+010,00. Amplasata pe teren CF38130, , pe raza UAT CETATE*	Tip 3	12 mp (2,0 x 6,0)
2	*Zona de odihna cu spatiu de dormit - km aprox. 6+990,00. Amplasata pe teren CF40786, pe raza UAT MAGLAVIT*	Tip 1	24,00 mp (4,0 x 6,0)
3	*Zona de odihna cu spatiu de dormit-km 0+620,00 Amplasata pe teren CF31761, in proximitatea localitatii CIUPERCENII NOI*	Tip 1	24,00 mp (4,0 x 6,0)
4	*Zona de odihna intermediara cu spatiu de dormit -km 2+730,00 Amplasata pe teren CF31809, pe raza UAT DESA*	Tip 3	12 mp (2,0 x 6,0)
5	*Zona de odihna cu spatiu de dormit-km 0+510,00 Amplasata pe terenuri CF65618 si 65619, in proximitate zona impadurita, pe raza UAT POIANA MARE*	Tip 1	24,00 mp (4,0 x 6,0)
6	*Zona de odihna cu spatiu de dormit-km 0+468,00 Amplasata pe teren CF38342, in proximitate stadion UAT PISCU VECHI*	Tip 1	24,00 mp (4,0 x 6,0)
7	*Zona de odihna cu spatiu de dormit-km 0+020,00 Amplasata pe teren CF43825, in proximitate Canton RAST(CF 43828)-pe raza UAT RAST*	Tip 1	24,00 mp (4,0 x 6,0)
8	*Zona de odihna cu spatiu de dormit-km 2+355,00 Amplasata pe teren CF34633, in proximitate Canton IANOS-pe raza UAT CATANE*	Tip 1	24,00 mp (4,0 x 6,0)
9	*Zona de odihna cu spatiu de dormit-km 1+040,00 Amplasata pe teren CF37488, in proximitate Canton STEJARUL-pe raza UAT MACESUL DE JOS*	Tip 1	24,00 mp (4,0 x 6,0)
10	*Zona de odihna cu spatiu de dormit-km 6+370,00 Amplasata pe teren proprietate ABA JIU, CF in curs de realizare,in proximitate Canton Nedea-pe raza UAT GHIGHERA*	Tip 1	24,00 mp (4,0 x 6,0)

Nr. crt.	Amplasament	Tipul Foisorului	Suprafata
11	*Zona de odihna cu spatiu de dormit-km 6+700,00 Amplasata pe teren CF 48738,pe raza U.A.T. DABULENI*	Tip 1	24,00 mp (4,0 x 6,0)

❖ **Zone de odihna pe raza judetului Olt**

Nr. crt.	Amplasament	Tipul Foisorului	Suprafata
1	*Zona de odihna-km 9+230,00 Amplasata pe teren CF 56649, in proximitatea statiei de pompare IANCA-DABULENI*	Tip 1	24,00 mp (4,0 x 6,0)
2	*Zona de odihna-km 2+850,00 Amplasata pe teren CF53455, in proximitatea statiei de pompare GURA PADINII*	Tip 1	24,00 mp (4,0 x 6,0)
3	*Zona de odihna-km 1+840,00 Amplasata pe teren CF 54932, in proximitate Canton nr. 5 CORABIA*	Tip 1	24,00 mp (4,0 x 6,0)
4	*Zona de odihna-km 0+660,00 Amplasata pe teren CF 55893, in proximitate Port turistic CORABIA*	Tip 1	24,00 mp (4,0 x 6,0)

ARHITECTURA CAMPIGURILOR

În cadrul proiectului au fost propuse mai multe tipuri de zone de odihnă, precum și zone de camping. În cadrul acestora, în funcție de amplasament și specificul terenului, au fost propuse unul sau mai multe tipuri de foișoare.

Arhitectura și materialele utilizate vor respecta specificul local, integrându-se armonios în peisajul existent.

Pentru asigurarea unei orientări eficiente a cicloturiștilor, se vor implementa elemente de semnalizare conform normelor EuroVelo și legislației naționale.

Zonele de campare se vor amplasa astfel pe raza judetului DOLJ:

Nr. crt.	Amplasament
1	*Zona de camping-km 5+735,00 Amplasata pe teren **CF 44204**, pe raza U.A.T. OSTROVENI **dotata cu foisor tip 2***



Colaj foto – zona camping

Informațiile prezentate se vor corela cu partea desenată atașată.

Elementul central al zonelor de camping îl reprezintă spațiile exterioare amenajate, cu funcțiuni multiple, precum și foișoarele.

Campingurile vor avea o suprafață variabilă, între 500 și 2.000 mp, în funcție de disponibilitatea terenului și cerințele locale. Acestea se vor localiza, pe cât posibil, în intravilanul localităților, pentru a beneficia de infrastructura existentă (apă, electricitate, canalizare) și pentru a permite un control mai facil asupra lor.

În situațiile în care vor fi amplasate în extravilan, vor fi implementate soluții alternative pentru utilități.

Dotări și compartimentare (dupa caz) a campingurilor de pe traseu:

✓ Zonă amenajată cu pietriș – bănci, mobilier exterior pentru opriri scurte;

✓ Foișoare Tip 1, Tip 2 și Tip 3, în funcție de amplasament;

✓ Zonă pentru corturi – zone verzi îngrijite, destinate campării, cu spații minime între corturi pentru a asigura intimitatea;

✓ Service biciclete – stație self-repair pentru biciclete și rasteluri de parcare, amplasate în campinguri și în vecinătatea punctelor de interes;

✓ Rastel pentru biciclete – interior și exterior;

✓ Pauze scurte – masă cu băncuțe exterioare pentru opriri rapide;

✓ Corpuri de iluminat – echipate cu panouri fotovoltaice;

✓ Seturi de coșuri de gunoi – pentru colectare selectivă;

✓ Panouri informative și marcaje de direcție – amplasate la intersecțiile principale și la punctele de schimbare a direcției.

Tipurile, suprafețele, amplasamentele, foișoarele și informațiile suplimentare pot fi consultate în partea desenată atașată.

CONCLUZII

Implementarea infrastructurii cicloturistice EuroVelo în România va contribui la dezvoltarea turismului durabil, oferind facilități adecvate pentru cicloturiști, integrate armonios în peisajul natural și construite.

Soluțiile propuse respectă principiile sustenabilității și sunt optimizate pentru un buget eficient, menținând în același timp standardele de calitate și siguranță impuse de rețeaua EuroVelo



Intocmit,
arh. Ionut I. Sescu

S.C. GEBES MPROJECT S.R.L
SAT PAUN, COMUNA BARNOVA, STRADA COLINA PAUNULUI, NR. 35E
C.U.I 33227191, J22/906/2014
TEL: 0747/853.390 E-mail: office.gebes@yahoo.com

5.4. Principalii indicatori tehnico-economici aferenti obiectivului de investitii:

a. Indicatori maximali, respectiv valoarea totala a obiectului de investitii, exprimata în lei, cu TVA şi, respectiv, fără TVA, din care constructii-montaj (C+M), in conformitate cu devizul general

Analiza financiară şi economică aferentă realizării lucrărilor de se prezinta separat si face parte integranta din prezenta documentatie.

b. Indicatori minimali, respectiv indicatori de performanţa - elemente fizice/capacitati fizice care să indice atingerea tintei obiectivului de investitii - si, după caz, calitativi, in conformitate cu standardele, normativele şi reglementarile tehnice în vigoare

Indicatori de performanta in vederea atingeri obiectivului de investitie sunt prezentati atat pentru intreaga investitie cat si pentru fiecare obiect in parte:

Nr. Ct.	Denumire indicator	Valoare totala	Obiect 1 -Jud. Mehedinti	Obiect 2 Jud. Dolj	Obiect 3 Jud. Olt
1	Lungime traseu cicloturistic [km]	356,838	**130,345**	185,503	40,990
2	Pasarele ciclisti [buc.]	7	**6**	1	0
3	Zone de odihna [buc.]	22	**7**	11	4
4	Zone de campare [buc.]	1	**0**	1	0

Indicatorii minimali, respectiv indicatori de performanţă - elemente fizice/capacităţi fizice se prezinta separat si fac parte integranta din prezenta documentatie.

c. Indicatori financiari, socioeconomici, de impact, de rezultat/operare, stabiliti in functie de specificul si tinta fiecarui obiectiv de investitii

Principalii indicatori calitativi sunt:

- creşterea calităţii vieţii, a gradului de confort pentru populatie;
- îmbunătăţirea aspectului estetic;
- reducerea poluării prin praf;
- creşterea gradului de mobilitate;

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

Durata estimata de realizare a investitiei este de 6 luni calendaristice.

5.5. Prezentarea modului în care se asigura conformarea cu reglementarile specific functiunii preconizate din punctul de vedere al asigurarii tuturor cerintelor fundamentale aplicabile constructiei, conform gradului de detaliere al propunerilor tehnice

La elaborarea documentaţiei au fost avute în vedere prescripţiile legislaţiei generale şi a legislaţiei de proiectare, hotărâri guvernamentale si ordonanţe dupa cum urmează:

Trasee si elemente geometrice

- STAS 863 " Lucrari de drumuri.Elemente geometrice ale traseelor"
- STAS 10144/1 "Strazi. Profiluri transversale. Prescriptii de proiectare".
- STAS 10144/2 "Strazi. Trotuare, alei de pietoni si piste de ciclisti. Prepscriptii de proiectare."
- STAS 101444/3 "Strazi. Elemente geometrice. Prescriptii de proiectare."
- SR 10144/4 "Amenajarea intersectiilor de strazi. Clasificare si prescriptii de proiectare."
- STAS 10144/5 "Calculul capacitatii de circulatie a strazilor."
- STAS 10144/6 "Calculul capacitatii de circulatie a intersectiilor de strazi."

Lucrări de terasamente. Consolidarea terasamentelor de drum

- STAS 2914 - Terasamente - condiţii tehnice generale de calitate;
- STAS 12253 - Straturi de formă - condiţii tehnice generale de calitate;
- SREN 13 251 - Geotextile şi produse înrudite . Caracteristici solicitate pentru utilizarea în lucrări de terasament, fundaţii şi structuri de susţinere.

Dispozitive de scurgere şi evacuare a apelor de suprafaţă

- STAS 10796 / 1,2,3 - Construcţii anexe pentru colectarea şi evacuarea apelor, rigole, şanţuri, casiuri, drenuri. Prescripţii de proiectare;
- AND 513 - Instrucţiuni tehnice privind proiectarea, execuţia, revizia şi întreţinerea drenurilor pentru drumuri publice;
- SREN 13252 - Geotextile şi produse înrudite. Caracteristici solicitate în sisteme de drenaj;
- SR EN 13253 - Geotextile şi produse înrudite. Caracteristici solicitate în lucrări de protecţie împotriva eroziunii (protecţia de coastă, acoperire de mal).

Fundaţii de balast, piatră spartă şi / sau de balast, piatră spartă amestec optimal

- STAS 6400 Straturi de bază si de fundaţii;
- STAS 2900 - Lăţimea drumurilor;
- STAS1598 / 1,2 - încadrarea îmbrăcăminţilor la lucrări de construcţii noi şi modernizări de drumuri;
- SR EN 13242+A1- Agregate naturale şi piatră prelucrată pentru drumuri;
- SR EN 13242+A1- Agregate naturale de balastieră.
- Sisteme rutiere
- PD177 - Normativ privind dimensionarea sistemelor rutiere suple şi semirigide (metoda analitica);
- NP116 – Normativ privind alcatuirea structurilor rutiere rigide si suple pentru strazi
- AND 550 - Normativ pentru dimensionarea straturilor bituminoase de ranforsare a structurilor rutiere suple şi semirigide.
- STAS 1709/1 "Actiunea fenomenului de inghet-dezghet la lucrari de drumuri. Adancimea de inghet in complexul rutier. Prescriptii de calcul."
- STAS 1709/2 " Actiunea fenomenului de inghet-dezghet in lucrari de drumuri. Prevenirea si remedierea degradarilor din inghet-dezghet. Prescriptii de calcul."

Îmbrăcăminţi rutiere bituminoase cilindrate executate la cald

- AND 605 Normativ mixturi asfaltice executate la cald; conditii tehnice privind proiectarea, prepararea si punerea in opera
- SR EN 12697-1…43 "Mixturi asfaltice.Metode de incercare pentru mixturi asfaltice preparate la cald"
- SR EN 13108 -1…8 "Mixturi asfaltice.Specificatii de material"
- ST033 Specificație tehnică privind cerințele de calitate pentru prepararea, transportul și punerea în opera a mixturilor asfaltice.

Legislatia orizontala cu privire la Mediu

- Ordinul ministrului mediului şi dezvoltării durabile nr. 1798 din 19.11.2007 pentru aprobarea Procedurii de emitere a autorizatiei de mediu;
- Ordinul nr. 405 din 26 martie 2010 privind constituirea şi funcţionarea Comisiei de analiză tehnică la nivel central;
- Legea nr 107/1996 Legea Apelor
- Legea nr 310/2004 pentru modificarea si completarea legii 107/1996;
- Legea nr 112/2006 pentru modificarea si completarea Legii apelor nr 107/1996;
- O.U.G. nr 195/2005 privind protectia mediului cu rectificarea din 31 ianuarie 2006;
- O.U.G. nr 152/2005 privind prevenirea si controlul integrat al poluarii si Legea nr. 84/2006 pentru aprobarea O.U.G. nr 152/2005;
- H.G. nr 1856/2005 privind plafoanele nationale de emisie pentru anumiti poluanti;
- H.G. nr 918/2002 privind stabilirea procedurii – cadru de evaluare a impactului asupra mediului;
- H.G. nr 1705/2004 pentru modificarea art. 5 alin. 2 din H.G. nr 918/2002
- Ordinul MAPM nr 860/2002 pentru aproabarea procedurii de evaluare a impactului asupra mediului si de emitere a acordului de mediu.
- Ordinul MAPAM nr 210/2004 privind modificarea Ordinului MAPM nr 860/2002
- Ordinul MMGA nr 1037/2005 privind modificarea Ordinului MAPM nr 860/2002
- Ordinul MAPM nr 863/2002 privind aprobarea ghidurilor metodologice aplicabile etapelor procedurii – cadru de evaluare a impactului asupra mediului
- H.G. nr 472/2000 privind unele masuri de protectie a calitatii resurselor de apa.
- H.G. nr 188/2002 pentru aprobarea unor norme privind conditiile de descarcare in mediul acvatic a apelor uzate
- Ordinul MMGA nr 662/2006 privind aprobarea Procedurii si a competentelor de emitere a avizelor si autorizatiilor de gospodarire a apelor
- Ordinul nr 279/1997 al MAPPM referitor Normelor Metodologice privind avizul amplasamentului in zona inundabila a albiei majore de obiective economice si sociale
- Ordinul nr 642/2003 al MTCT pentru aprobarea reglementarii tehnice „Ghid pentru dimensionarea pragurilor de fund pe cursurile de apa"
- Legea nr 462/2001 pentru aprobarea O.U.G.nr 236/2000 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei si a faunei salbatice.
- Legea nr 426/2001 pentru aprobarea Ordonantei de Urgenta nr 78/2000 privind regimul deseurilor.
- STAS 4068/2-87 – Probabilitatile anuale ale debitelor maxime si volumelor maxime respectiv „Determinarea debitelor si volumelor maxime ale cursurilor de apa"
- STAS 9268/89 si STAS 8593/88 Lucrari de regularizare a albiei raurilor – principii de proiectare, studii de teren si laborator.

Legislatie in domeniu

- Hotărârea 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 executarii lucrarilor de constructii
- Legea nr 453/2001 – Lege pentru modificarea si completarea Legii nr 50/1991
- Legea nr. 10/1995 privind calitatea in constructii;
- HG nr. 343/2017 - modificarea HG nr. 273/1994 privind aprobarea Regulamentului de recepţie a lucrărilor de construcţii și instalaţii aferente acestora
- HG 742/2018 pentru modificarea HG 925/1995 – Regulament de verificare si expertizare tehnica de calitate a proiectelor, a executiei lucrarilor si a constructiilor.
- Ordinul M.T. nr. 1297/2017 "Norme privind incadrarea in categorii a drumurilor nationale ";
- Ordinul M.T. nr. 1296/2017 "Norme tehnice privind proiectarea, construirea si modernizarea drumurilor ";
- Legea 255/2010 privind exproprierile pentru cauza de utilitate publica
- Legea 98/2016 privind achizitiile publice;
- Norme generale de protectia muncii – Ministerul Muncii si Protectiei Sociale 2002;

5.6. Nominalizarea surselor de finantare a investitiei publice, ca urmare a analizei financiare si economice

În urma incheierii unui Acord de parteneriat, unitatile administrativ-teritoriale beneficiare din judetele Mehedinti, Dolj și Olt, situate intr-o regiune care imbina diverse forme de relief, cu un potential turistic ridicat, precum si cu caracter transfrontalier dunarean, au depus spre finantare Proiectul Cl 1-PII-5, intitulat „Traseu Euro Velo 6 Mehedinfi -Dolj - Olt".

Proiectul a fost selectat pentru finantare și, in data de 14.02.2023, a fost semnat contractul de finantare nr. 18305, intre Ministerul Dezvoltarii, Lucrarilor Publice și Administratiei și Judetul Dolj, in calitate de Lider al parteneriatului, contract in valoare totala de 172.937.579,43 lei, inclusiv TVA.

Sursele de finanţare a investiţiei se constituie în conformitate cu legislaţia în vigoare şi constau în fonduri proprii, bugetul local, fonduri externe nerambursabile si alte surse legal constituite.

Intocmit,
ing. Anton Constantin

Verificat,
ing. Rasmerita Catalin

S.C. GEBES MPROJECT S.R.L
SAT PAUN, COMUNA BARNOVA, STRADA COLINA PAUNULUI, NR. 35E
C.U.I 33227191, J22/906/2014
TEL: 0747/853.390 E-mail: office.gebes@yahoo.com

6. URBANISM, ACORDURI SI AVIZE CONFORME

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

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

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

6.4. Avize conforme privind asigurarea utilităţilor

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

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

S.C. GEBES MPROJECT S.R.L
SAT PAUN, COMUNA BARNOVA, STRADA COLINA PAUNULUI, NR. 35E
C.U.I 33227191, J22/906/2014
TEL: 0747/853.390 E-mail: office.gebes@yahoo.com

7. IMPLEMENTAREA INVESTITIEI

7.1. Informatii despre entitatea responsabila cu implementarea investitiei

Implementarea investiei va fi realizata de catre Consiliul Judetean Mehedinti, Dolj si Olt.

7.2. Strategia de implementare, cuprinzand: durata de implementare a obiectivului de investiţii (în luni calendaristice), durata de executie, graficul de implementare a investiţiei, esalonarea investitiei pe ani, resurse necesare

Denumire activitate	Durata totala a investitiei (luni)					
	1	2	3	4	5	6
Lucrari pregatiorare						
Platforma traseu cicloturistic						
Piste de biciclete						
Elemente de colectare si descarcare a apelor pluviale						
Amenajare zone de odihna si zone de camping						
Semnalizare rutiera specifica+ lucrari auxiliare						

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

Urmărirea comportării în exploatare, intervenţiile în timp şi postutilizarea construcţiilor sunt componente ale sistemului calităţii în construcţii.

Obiectul urmăririi comportării în exploatare a construcţiilor şi al investiţiilor în timp este evaluarea stării tehnice a construcţiilor şi menţinerea aptitudinii la exploatare pe toată durata de existenţă a acestora.

Urmărirea comportării în exploatare a construcţiilor, intervenţiile în timp şi postutilizarea construcţiilor reprezintă acţiuni distincte, complementare, astfel:

a) urmărirea comportării în exploatare a construcţiilor se face în vederea depistării din timp a unor degradări care conduc la diminuarea aptitudinii la exploatare;

b) intervenţiile în timp asupra construcţiilor se fac pentru menţinerea sau îmbunătăţirea aptitudinii la exploatare;

c) postutilizarea construcţiilor cuprinde activităţile de desfiinţare a construcţiilor în condiţii de siguranţă şi de recuperare eficientă a materialelor şi a mediului.

7.4. Recomandări privind asigurarea capacitatii manageriale şi institutionale

Urmărirea comportării în exploatare a construcţiilor se face prin:
- urmărirea curentă;
- urmărirea specială.

Urmărirea curentă este o activitate sistematică de observare a stării tehnice a construcţiilor, care, corelată cu activitatea de întreţinere, are scopul de a menţine aptitudinea la exploatare a acestora.

Urmărirea curentă se realizează prin examinare vizuală directă şi cu mijloace simple de măsurare, în conformitate cu prevederile din cartea tehnică şi din reglementările tehnice specifice, pe categorii de lucrări şi de construcţii, pe toată durata de existenţă a construcţiei.

Activităţile de urmărire curentă se efectuează de către personal propriu sau prin contract cu persoane fizice având pregătire tehnică în construcţii, cel puţin de nivel mediu.

Pentru drumurile şi podurile de categoriile de importanţă B şi C, urmărirea curentă are ca obiectiv menţinerea lor la parametrii tehnici proiectaţi.

Constatările făcute cu ocazia urmăririi curente se înscriu în fişa drumului sau a podului şi se anexează la cartea tehnică a construcţiei.

Urmărirea curentă la drumuri şi poduri trebuie corelată cu activitatea de întreţinere şi reparaţii şi constă în verificări şi observaţii cu privire la:

a) Starea tehnică a traseului definită conform Instrucţiuni CD 155/2001, în scopul stabilirii lucrărilor de întreţinere preventivă şi a lucrărilor de readucere prin reparaţii a stării tehnice la nivelul cerut de evoluţia traficului.

Defecţiunile constatate vor fi menţionate diferenţiat în funcţie de locul de apariţie şi anume:
– defecţiuni ale suprafeţei de rulare;
– defecţiuni ale îmbrăcăminţii sistemului rutier;
– defecţiuni ale structurii sistemului rutier;
– defecţiuni ale complexului rutier.

b) modul în care se desfăşoară circulaţia pe sectoarele pe care se execută lucrări;

c) calitatea lucrărilor ce se execută în regie sau antrepriză;

d) modul în care se respectă termenele de remediere stabilite în registrele de revizie şi control;

e) starea şi corectitudinea semnalizării verticale şi orizontale;

f) starea şi corectitudinea semnalizării punctelor de lucru de pe platforma sau zona de drumului.

Urmărirea curentă se realizează:

– lunar, pentru drumuri şi străzi

– semestrial la poduri, lucrări de consolidări apărări de maluri şi în mod obligatoriu după trecerea apelor mari de primăvară şi toamnă şi după ploi torenţiale, cutremure şi accidente.

Urmărirea specială cuprinde investigaţii specifice regulate, periodice, asupra unor parametri ce caracterizează construcţia sau anumite părţi ale ei, stabiliţi din faza de proiectare sau în urma unei expertizări tehnice.

Urmărirea specială se instituie la cererea proprietarului sau a altor persoane juridice sau fizice interesate, precum şi pentru construcţii aflate în exploatare, cu evoluţie periculoasă sau care se afla în situaţii deosebite din punct de vedere al siguranţei.

Urmărirea specială se realizează, pe o perioada stabilită, pe baza unui proiect sau a unei proceduri specifice, de către personal tehnic de specialitate atestat.

Urmărirea specială nu conduce la întreruperea efectuării urmăririi curente.

La constatarea, în cursul activităţilor de urmărire curentă sau specială, a unor situaţii care depăşesc limitele stabilite sau se consideră ca pot afecta exploatarea în condiţii de siguranţă a construcţiei, proprietarul este obligat să solicite expertizarea tehnică.

Intocmit,
ing. Anton Constantin

Verificat,
ing. Rasmerita Catalin

S.C. GEBES MPROJECT S.R.L
SAT PAUN, COMUNA BARNOVA, STRADA COLINA PAUNULUI, NR. 35E
C.U.I 33227191, J22/906/2014
TEL: 0747/853.390 E-mail: office.gebes@yahoo.com

8. CONCLUZII SI RECOMANDARI

Lucrarile prevazute pentru construirea traseului cicloturistic, in aceasta documentatie, vor asigura cresterea confortului, fluentei traficului de biciclete si asigurarea unor conditii de siguranta pentru toti pentru participantii la trafic.

Proiectul aduce beneficii în ceea ce privește îmbunătățirea calității aerului, în principal datorită creșterii atractivității și accesibilității deplasărilor cu bicicleta.

Traseul propus respecta criteriile minimale pentru certificarea ECS, criterii ce se dezvolta in 3 categorii: esentiale, care trebuie indeplinite pe tot parcursul rutei cicloturistice; importante. care trebuie indeplinite pe cel putin 70% din lungimea rutei; aditionale. a caror indeplinire este optionala.

Ciclismul este o modalitate de transport nepoluant care trebuie să beneficieze de o mai mare atenție, în contextul măsurilor pe termen mediu și lung privind protecția climei, reducerea zgomotului și gestionarea calității aerului.

Mersul pe bicicletă are beneficii asupra stării de sănătate, in acest context, trebuie acordată mai multă atenție bicicliștilor aflați în trafic și a nevoilor pe care aceștia le au, în funcție de grupa de vârstă.

Utilizarea bicicletei nu este doar o problemă de durabilitate a mediului, ci și o problemă importantă de accesibilitate și de egalitate de șanse: este accesibil aproape tuturor membrilor societății (copii, tineri, persoane în vârstă, persoane care nu pot conduce, persoane care nu își permit o mașină, persoane care nu au acces la un transport public adecvat etc.). Bicicleta poate juca un rol esențial în transportul zilnic, în special în interiorul și în jurul localităților.

Facilitățile sunt rareori segregate în mod clar în funcție de rolul lor și aproape toate acestea transportă ambele tipuri de trafic într-o măsură mai mare sau mai mică. În prezent, mersul cu bicicleta se află într-un dezavantaj competitiv în comparație cu deplasarea cu mașina: pentru deplasarea cu mașina, există o infrastructură fără obstacole, cu acces direct din punctul A în punctul B; în timp ce pentru mersul cu bicicleta există o lipsă de conexiuni directe și sigure atât la nivel zonal, cât și la nivel local. Lipsa unor astfel de legături îi împiedică pe mulți utilizatori de drumuri să meargă cu bicicleta și, prin urmare, se impune dezvoltarea unor trasee continue și sigure pentru biciclişti pe toată lungimea lor. Conținutul tehnic al îmbunătățirilor trebuie să fie de așa natură încât să permită bicicliștilor mai puțin experimentați și

mai puțin încrezători, copiilor și persoanelor în vârstă să pedaleze în siguranță, confortabil și fără stres.

Dezvoltarea facilităților pentru bicicliști ar trebui să se bazeze întotdeauna pe obiective pe termen lung. Atât la nivel regional, cât și la nivel local, dezvoltările individuale ar trebui definite nu în mod izolat, ci ca parte a unei viitoare rețele planificate, asigurând astfel stabilirea unui sistem coerent și progresiv. Obiectivul general este de a se asigura că rețeaua velo să fie continuă, adică că nu există secțiuni lipsă pe rutele individuale și că bicicliștilor li se asigură o trecere adecvată și sigură la intersecții și în alte secțiuni conflictuale.

În dezvoltarea rețelelor interne, doar în cazuri excepționale sau pentru destinații de agrement, traseele de biciclete pot fi înființate departe de drumurile și zonele aglomerate, deoarece bicicliștii, ca toți ceilalți utilizatori ai drumurilor, caută cea mai scurtă rută între două puncte și doresc să ajungă la destinații similare (școli, magazine, servicii).

O parte semnificativă a rețelei extracomunitară este utilizată în principal în scopuri de agrement și sportive, dar există o proporție variabilă de trafic de interes utilitar în aglomerația de orașe mari și între localitățile apropiate una de alta. Obiectivele generale prezentate mai sus se aplică în egală măsură în ambele cazuri, dar caracterul imediat și nivelul de dezvoltare pot fi diferite. În cazul traficului utilitar, este important ca traseele să fie cât mai scurte, cât mai directe (ex. între zonele rezidențiale și locurile de muncă) și pe suprafețe asfaltate. Folosirea bicicletei în scop de agrement este mai puțin sensibilă la ocolișuri, deoarece scopul activității este ciclismul în sine și este mai important ca traseele să fie de preferință într-un mediu relaxat, recreativ. Pe traseele de agrement, sunt acceptabile drumurile neasfaltate – dar de bună calitate, stabilizate și bine întreținute, cu condiția ca acestea să fie dezvoltate într-un mod compatibil cu elementele adiacente ale rețelei.

Rețeaua nu este formată doar din instalații liniare, intersecții și traversări, ci include și parcarea bicicletelor (rasteluri și spații de parcare), zoned de odihna, puncta de reparatii, campinguri, etc..

Lucrările propuse se vor executa cu respectarea prescripțiilor, normativelor și fișelor tehnologice în vigoare. Lucrările prevăzute în această documentație vor asigura condiții tehnice necesare desfășurării circulației rutiere în siguranță precum și menținerea patrimoniului public stradal în stare permanentă de curățenie și aspect estetic, cu influențe benefice în zonă, atât din punct de vedere ambiental, cât și din punct de vedere socio-economic.

În rezolvarea proiectului pentru obiectivele propuse s-a ținut cont de respectarea unor condiții funcțional - formale care să asigure un confort optim persoanelor care urmează să le exploateze, precum și evitarea unor posibile accidente din nerespectarea unor gabarite obligatorii.

În execuție se vor respecta normele tehnice de protecție a muncii specifice fiecărei categorii de lucrări. Modificările aduse fără consultarea proiectantului îl absolvă pe acesta de orice responsabilitate. Soluțiile prevăzute în această documentație vor asigura condiții tehnice necesare desfășurării circulației în siguranță, precum și menținerea patrimoniului public stradal in stare permanentă de curățenie și aspect estetic, cu influențe benefice în zonă, atât din punct de vedere ambiental, cât și din punct de vedere socio-economic.

Intocmit,
ing. Anton Constantin

Verificat,
ing. Rasmerita Catalin

S.C. GEBES MPROJECT S.R.L
SAT PAUN, COMUNA BARNOVA, STRADA COLINA PAUNULUI, NR. 35E
C.U.I 33227191, J22/906/2014
TEL: 0747/853.390 E-mail: office.gebes@yahoo.com

B. PIESE DESENATE

OBIECTIV: Traseu EuroVelo 6 Mehedinti - Dolj - Olt
Beneficiar: U.A.T. DOLJ, MEHEDINTI, OLT
Proiectant: S.C. GEBES MPROJECT S.R.L.

S.C. GEBES MPROJECT S.R.L IASI
Sat Paun, Comuna Barnova, Strada Colina Paunului, Nr 35E
C.U.I 33227191, J22/906/2014
Telefon: 0747/853.390 E-mail: office.gebes@yahoo.com
Faza: S.F.

DG - DEVIZ GENERAL
al obiectivului de investitii

Anexa Nr. 7

Traseu EuroVelo 6 Mehedinti - Dolj - Olt

Nr. crt.	Denumirea capitolelor si subcapitolelor de cheltuieli	Valoare (fara TVA)	TVA	Valoare cu TVA
		lei	lei	lei
1	2	3	4	5
	CAPITOL 1 **Cheltuieli pentru obtinerea si amenajarea terenului**			
1.1	Obtinerea terenului	0,00	0,00	0,00
1.2	Amenajarea terenului	0,00	0,00	0,00
1.3	Amenajari pentru protectia mediului si aducerea terenului la starea initiala	0,00	0,00	0,00
1.4	Cheltuieli pentru relocarea/protectia utilitatilor	358.312,50	68.079,39	426.391,89
1.4.1	[0001.1] Obiectul 1 - Traseu cicloturistic amplasat pe raza judetului Mehedinti	275.625,00	52.368,76	327.993,76
1.4.1.1	[0001.1.38] O1. RELOCARE/PROTECTIE CONDUCTA GAZ - T2.5 - PASARELA PESTE VALEA ERGHEVITA	110.250,00	20.947,50	131.197,50
1.4.1.2	[0001.1.39] O1. RELOCARE/PROTECTIE CONDUCTA GAZ - T3.1 - PASARELA PESTE PARAUL BISTRITA	82.687,50	15.710,63	98.398,13
1.4.1.3	[0001.1.40] O1. RELOCARE/PROTECTIE CONDUCTA GAZ - T3.1 - PASARELA PESTE VALEA GURA MOJII	82.687,50	15.710,63	98.398,13
1.4.2	[0001.3] Obiectul 3 - Traseu cicloturistic amplasat pe raza judetului Olt	82.687,50	15.710,63	98.398,13
1.4.2.1	[0001.3.11] O3. RELOCARE/PROTECTIE CONDUCTA GAZ - T5.4	82.687,50	15.710,63	98.398,13
	TOTAL CAPITOL 1	**358.312,50**	**68.079,39**	**426.391,89**
	CAPITOL 2 **Cheltuieli pentru asigurarea utilitatilor necesare obiectivului de investitii**			
	TOTAL CAPITOL 2	**0,00**	**0,00**	**0,00**
	CAPITOL 3 **Cheltuieli pentru proiectare si asistenta tehnica**			
3.1	Studii	2.963.735,00	563.109,65	3.526.844,65
3.1.1	Studii de teren	2.538.735,00	482.359,65	3.021.094,65
3.1.1.1	Studiu topografic	1.500.000,00	285.000,00	1.785.000,00
3.1.1.2	Studiu geotehnic	750.000,00	142.500,00	892.500,00
3.1.1.3	Documentatia topo-cadastrala privind dezlipirea/alipirea/actualizarea si intabularea unor suprafete de teren in vederea obtinerii de catre partenerii beneficiari a unor drepturi reale	50.000,00	9.500,00	59.500,00
3.1.1.4	Serviicii cadastrale - MEHEDINTI	104.250,00	19.807,50	124.057,50
3.1.1.5	Servicii cadastrale - DOLJ	127.985,00	24.317,15	152.302,15
3.1.1.6	Servicii cadastrale - OLT	6.500,00	1.235,00	7.735,00
3.1.2	Raport privind impactul asupra mediului	100.000,00	19.000,00	119.000,00
3.1.3	Alte studii specifice	325.000,00	61.750,00	386.750,00
3.1.3.1	Studiu de trafic	100.000,00	19.000,00	119.000,00
3.1.3.2	Supraveghere arheologica	225.000,00	42.750,00	267.750,00
3.2	Documentatii-suport si cheltuieli pentru obtinerea de avize, acorduri si autorizatii	125.000,00	23.750,00	148.750,00
3.3	Expertizare tehnica	500.000,00	95.000,00	595.000,00

DEVIZUL GENERAL: Traseu EuroVelo 6 Mehedinti - Dolj - Olt

1	2	3	4	5
3.4	Certificarea performantei energetice si auditul energetic al cladirilor, auditul pentru siguranta rutiera	0,00	0,00	0,00
3.5	Proiectare	6.337.715,21	1.204.165,89	7.541.881,10
3.5.1	Tema de proiectare	0,00	0,00	0,00
3.5.2	Studiu de prefezabilitate	0,00	0,00	0,00
3.5.3	Studiu de fezabilitate/documentatie de avizare a lucrarilor de interventii si deviz general	1.844.841,00	350.519,79	2.195.360,79
3.5.4	Documentatiile tehnice necesare in vederea obtinerii avizelor/acordurilor/autorizatiilor	300.000,00	57.000,00	357.000,00
3.5.4.1	Documentatii necesare pentru obtinerea Certificatelor de Urbanism	150.000,00	28.500,00	178.500,00
3.5.4.2	Documentatii necesare pentru obtinerea avizelor/acordurilor/autorizatiilor/ prevazute in certificatul de urbanism	150.000,00	28.500,00	178.500,00
3.5.5	Verificarea tehnica de calitate a proiectului tehnic si a detaliilor de executie	598.982,03	113.806,59	712.788,62
3.5.6	Proiect tehnic si detalii de executie	3.593.892,18	682.839,51	4.276.731,69
3.6	Organizarea procedurilor de achizitie	0,00	0,00	0,00
3.7	Consultanta	269.500,00	51.205,00	320.705,00
3.7.1	Managementul de proiect pentru obiectivul de investitii	269.500,00	51.205,00	320.705,00
3.7.1.1	Servicii de consultanta in vederea certificarii traseului cicloturistic (experti EuroVelo)	269.500,00	51.205,00	320.705,00
3.7.2	Auditul financiar	0,00	0,00	0,00
3.8	Asistenta tehnica	1.757.353,28	333.897,12	2.091.250,40
3.8.1	Asistenta tehnica din partea proiectantului	509.389,22	96.783,95	606.173,17
3.8.1.1	pe perioada de executie a lucrarilor	239.592,81	45.522,63	285.115,44
3.8.1.2	pentru participarea proiectantului la fazele incluse în programul de control al lucrarilor de executie, avizat de catre Inspectoratul de Stat în Constructii	119.796,41	22.761,32	142.557,73
3.8.1.3	Acordarea asistente tehnice de specialitate in vederea demararii procedurii de atribuire a contractului/contractelor pentru proiectare si executie lucrari	150.000,00	28.500,00	178.500,00
3.8.2	Supervizare lucrari	1.197.964,06	227.613,17	1.425.577,23
3.8.3	Coordonator in materie de securitate si sanatate - conform Hotararii Guvernului nr. 300/2006, cu modificarile si completarile ulterioare	50.000,00	9.500,00	59.500,00
	TOTAL CAPITOL 3	**11.953.303,49**	**2.271.127,66**	**14.224.431,15**
	CAPITOL 4 **Cheltuieli pentru investitia de baza**			
4.1	Constructii si instalatii	119.449.840,14	22.695.469,58	142.145.309,72
4.1.1	[0001.1] Obiectul 1 - Traseu cicloturistic amplasat pe raza judetului Mehedinti	43.089.055,67	8.186.920,56	51.275.976,23
4.1.1.1	[0001.1.2] O1. Tronson 1.1 - UAT DROBETA TURNU SEVERIN	44.944,49	8.539,45	53.483,94
4.1.1.2	[0001.1.3] O1. Tronson 1.2 - UAT DROBETA TURNU SEVERIN	124.880,50	23.727,30	148.607,80
4.1.1.3	[0001.1.4] O1. Tronson 2.1 - UAT SIMIAN	7.152,32	1.358,94	8.511,26
4.1.1.4	[0001.1.5] O1. Tronson 2.2 - UAT SIMIAN	92.358,76	17.548,16	109.906,92
4.1.1.5	[0001.1.6] O1. Tronson 2.3 - UAT SIMIAN	389.061,72	73.921,73	462.983,45
4.1.1.6	[0001.1.7] O1. Tronson 2.4 - UAT SIMIAN	8.275,65	1.572,37	9.848,02
4.1.1.7	[0001.1.8] O1. Tronson 2.5 - UAT SIMIAN	10.162.855,63	1.930.942,57	12.093.798,20
4.1.1.8	[0001.1.9] O1. Tronson 3.1 - UAT HINOVA	14.047.516,85	2.669.028,20	16.716.545,05
4.1.1.9	[0001.1.10] O1. Tronson 3.2 - UAT HINOVA	792.750,09	150.622,52	943.372,61
4.1.1.10	[0001.1.11] O1. Tronson 3.3 - UAT HINOVA	1.475.325,97	280.311,93	1.755.637,90
4.1.1.11	[0001.1.12] O1. Tronson 3.4 - UAT HINOVA	119.642,35	22.732,05	142.374,40
4.1.1.12	[0001.1.13] O1. Tronson 4.1 - UAT DEVESEL	27.372,23	5.200,72	32.572,95
4.1.1.13	[0001.1.14] O1. Tronson 4.2 - UAT DEVESEL	20.070,60	3.813,41	23.884,01

DEVIZUL GENERAL: Traseu EuroVelo 6 Mehedinti - Dolj - Olt

1	2	3	4	5
4.1.1.14	[0001.1.15] O1. Tronson 5.1 - UAT BURILA MARE	59.387,07	11.283,54	70.670,61
4.1.1.15	[0001.1.16] O1. Tronson 5.2 - UAT BURILA MARE	483.874,78	91.936,21	575.810,99
4.1.1.16	[0001.1.17] O1. Tronson 5.3 - UAT BURILA MARE	41.413,83	7.868,63	49.282,46
4.1.1.17	[0001.1.18] O1. Tronson 5.4 - UAT BURILA MARE	45.190,44	8.586,18	53.776,62
4.1.1.18	[0001.1.19] O1. Tronson 5.5 - UAT BURILA MARE	623.747,19	118.511,97	742.259,16
4.1.1.19	[0001.1.20] O1. Tronson 5.6 - UAT BURILA MARE	47.437,10	9.013,05	56.450,15
4.1.1.20	[0001.1.21] O1. Tronson 5.7 - UAT BURILA MARE	8.275,65	1.572,37	9.848,02
4.1.1.21	[0001.1.22] O1. Tronson 6.1 - UAT GOGOSU	30.180,55	5.734,30	35.914,85
4.1.1.22	[0001.1.23] O1. Tronson 6.2 - UAT GOGOSU	38.605,51	7.335,05	45.940,56
4.1.1.23	[0001.1.24] O1. Tronson 6.3 - UAT GOGOSU	12.768,96	2.426,10	15.195,06
4.1.1.24	[0001.1.25] O1. Tronson 6.4 - UAT GOGOSU	1.212.516,92	230.378,21	1.442.895,13
4.1.1.25	[0001.1.26] O1. Tronson 7.1 - UAT GRUIA	472.354,73	89.747,40	562.102,13
4.1.1.26	[0001.1.27] O1. Tronson 7.2 - UAT GRUIA	96.877,01	18.406,63	115.283,64
4.1.1.27	[0001.1.28] O1. Tronson 8.1 - UAT PRISTOL	14.453,96	2.746,25	17.200,21
4.1.1.28	[0001.1.29] O1. Tronson 8.2 - UAT PRISTOL	2.525.630,24	479.869,75	3.005.499,99
4.1.1.29	[0001.1.30] O1. Tronson 9.1 - UAT GARLA MARE	3.927.431,72	746.212,03	4.673.643,75
4.1.1.30	[0001.1.31] O1. Tronson 9.2 - UAT GARLA MARE	236.325,46	44.901,84	281.227,30
4.1.1.31	[0001.1.32] O1. Tronson 9.3 - UAT GARLA MARE	10.522,31	1.999,24	12.521,55
4.1.1.32	[0001.1.33] O1. Tronson 9.4 - UAT GARLA MARE	211.564,89	40.197,33	251.762,22
4.1.1.33	[0001.1.34] O1. Tronson 9.5 - UAT GARLA MARE	15.015,62	2.852,97	17.868,59
4.1.1.34	[0001.1.35] O1. Tronson 10 - UAT VRATA	39.728,83	7.548,48	47.277,31
4.1.1.35	[0001.1.36] O1. Tronson 11.1 - UAT SALCIA	15.577,28	2.959,68	18.536,96
4.1.1.36	[0001.1.37] O1. Tronson 11.2 - UAT SALCIA	4.831.604,54	918.004,86	5.749.609,40
4.1.1.37	[0001.1.41] O1. Zone de odihna MEHEDINTI 6,8x8,8 m	642.704,22	122.113,80	764.818,02
4.1.1.38	[0001.1.42] O1. Zone de odihna MEHEDINTI 6x2 m	133.659,70	25.395,34	159.055,04
4.1.2	[0001.2] Obiectul 2 - Traseu cicloturistic amplasat pe raza judetului Dolj	62.802.310,38	11.932.438,95	74.734.749,33
4.1.2.1	[0001.2.1] O2. Tronson 1 - UAT CETATE	5.064.595,37	962.273,12	6.026.868,49
4.1.2.2	[0001.2.2] O2. Tronson 2 - UAT MAGLAVIT	4.055.579,35	770.560,08	4.826.139,43
4.1.2.3	[0001.2.3] O2. Tronson 3.1 - UAT CALAFAT	1.591.432,95	302.372,26	1.893.805,21
4.1.2.4	[0001.2.5] O2. Tronson 3.2 - UAT CALAFAT	2.282.325,76	433.641,89	2.715.967,65
4.1.2.5	[0001.2.6] O2. Tronson 3.3 - UAT CALAFAT	68.785,54	13.069,25	81.854,79
4.1.2.6	[0001.2.7] O2. Tronson 3.4 - UAT CALAFAT	619.983,31	117.796,83	737.780,14
4.1.2.7	[0001.2.8] O2. Tronson 3.5 - UAT CALAFAT	113.497,48	21.564,52	135.062,00
4.1.2.8	[0001.2.9] O2. Tronson 4.1 - UAT CIUPERCENII NOI	67.431,31	12.811,95	80.243,26
4.1.2.9	[0001.2.10] O2. Tronson 4.2 - UAT CIUPERCENII NOI	1.855.127,09	352.474,15	2.207.601,24
4.1.2.10	[0001.2.11] O2. Tronson 4.3 - UAT CIUPERCENII NOI	620.996,53	117.989,34	738.985,87
4.1.2.11	[0001.2.12] O2. Tronson 4.4 - UAT CIUPERCENII NOI	2.322.579,22	441.290,05	2.763.869,27
4.1.2.12	[0001.2.13] O2. Tronson 5 - UAT DESA	4.951.035,15	940.696,68	5.891.731,83
4.1.2.13	[0001.2.14] O2. Tronson 6.1 - UAT POIANA MARE	1.047.171,58	198.962,60	1.246.134,18
4.1.2.14	[0001.2.15] O2. Tronson 6.2 - UAT POIANA MARE	1.054.400,31	200.336,06	1.254.736,37
4.1.2.15	[0001.2.16] O2. Tronson 7.1 - UAT PISCU VECHI	165.369,59	31.420,22	196.789,81
4.1.2.16	[0001.2.17] O2. Tronson 7.2 - UAT PISCU VECHI	2.299.898,70	436.980,75	2.736.879,45
4.1.2.17	[0001.2.18] O2. Tronson 7.3 - UAT PISCU VECHI	29.057,22	5.520,87	34.578,09
4.1.2.18	[0001.2.19] O2. Tronson 7.4 - UAT PISCU VECHI	63.541,42	12.072,87	75.614,29
4.1.2.19	[0001.2.20] O2. Tronson 8.1 - UAT GHIDICI	791.490,21	150.383,14	941.873,35
4.1.2.20	[0001.2.21] O2. Tronson 8.2 - UAT GHIDICI	14.385,11	2.733,17	17.118,28
4.1.2.21	[0001.2.22] O2. Tronson 8.3 - UAT GHIDICI	1.381.380,66	262.462,33	1.643.842,99
4.1.2.22	[0001.2.23] O2. Tronson 8.4 - UAT GHIDICI	917.403,81	174.306,72	1.091.710,53
4.1.2.23	[0001.2.24] O2. Tronson 9 - UAT RAST	2.402.444,53	456.464,46	2.858.908,99
4.1.2.24	[0001.2.25] O2. Tronson 10 - UAT NEGOI	951.992,25	180.878,53	1.132.870,78

DEVIZUL GENERAL: Traseu EuroVelo 6 Mehedinti - Dolj - Olt

1	2	3	4	5
4.1.2.25	[0001.2.26] O2. Tronson 11 - UAT CATANE	903.594,38	171.682,93	1.075.277,31
4.1.2.26	[0001.2.27] O2. Tronson 12 - UAT BISTRET	3.473.087,25	659.886,58	4.132.973,83
4.1.2.27	[0001.2.28] O2. Tronson 13 - UAT CARNA	2.173.286,28	412.924,39	2.586.210,67
4.1.2.28	[0001.2.29] O2. Tronson 14 - UAT MACESU DE JOS	662.448,38	125.865,19	788.313,57
4.1.2.29	[0001.2.30] O2. Tronson 15.1 - UAT GIGHERA	4.802.260,77	912.429,55	5.714.690,32
4.1.2.30	[0001.2.31] O2. Tronson 15.2 - UAT GIGHERA	60.483,12	11.491,79	71.974,91
4.1.2.31	[0001.2.32] O2. Tronson 15.3 - UAT GIGHERA	7.152,32	1.358,94	8.511,26
4.1.2.32	[0001.2.33] O2. Tronson 15.4 - UAT GIGHERA	161.455,07	30.676,46	192.131,53
4.1.2.33	[0001.2.34] O2. Tronson 16.1 - UAT OSTROVENI	3.104.922,03	589.935,19	3.694.857,22
4.1.2.34	[0001.2.35] O2. Tronson 16.2 - UAT OSTROVENI	71.013,60	13.492,58	84.506,18
4.1.2.35	[0001.2.36] O2. Tronson 16.3 - UAT OSTROVENI	513.313,24	97.529,52	610.842,76
4.1.2.36	[0001.2.37] O2. Tronson 16.4 - UAT OSTROVENI	1.828.075,64	347.334,37	2.175.410,01
4.1.2.37	[0001.2.38] O2. Tronson 16.5 - UAT OSTROVENI	689.813,38	131.064,54	820.877,92
4.1.2.38	[0001.2.39] O2. Tronson 17.1 - UAT BECHET	505.157,20	95.979,87	601.137,07
4.1.2.39	[0001.2.40] O2. Tronson 17.2 - UAT BECHET	206.655,74	39.264,59	245.920,33
4.1.2.40	[0001.2.41] O2. Tronson 17.3 - UAT BECHET	559.508,96	106.306,70	665.815,66
4.1.2.41	[0001.2.42] O2. Tronson 18 - UAT CALARASI	3.529.811,96	670.664,27	4.200.476,23
4.1.2.42	[0001.2.43] O2. Tronson 19 - UAT DABULENI	3.203.265,17	608.620,38	3.811.885,55
4.1.2.43	[0001.2.44] O2. Zone de odihna DOLJ 6,8x8,8 m	1.156.867,59	219.804,84	1.376.672,43
4.1.2.44	[0001.2.45] O2. Zone de odihna DOLJ 6x2 m	133.659,70	25.395,34	159.055,04
4.1.2.45	[0001.2.46] O2. Zone de camping DOLJ	324.574,15	61.669,09	386.243,24
4.1.3	[0001.3] Obiectul 3 - Traseu cicloturistic amplasat pe raza judetului Olt	13.558.474,09	2.576.110,07	16.134.584,16
4.1.3.1	[0001.3.1] O3. Tronson 1.1 - UAT IANCA	4.270.594,39	811.412,93	5.082.007,32
4.1.3.2	[0001.3.2] O3. Tronson 1.2 - UAT IANCA	851.331,24	161.752,94	1.013.084,18
4.1.3.3	[0001.3.3] O3. Tronson 2 - UAT GROJDIBODU	1.496.161,89	284.270,76	1.780.432,65
4.1.3.4	[0001.3.4] O3. Tronson 3 - UAT PADINI	1.855.414,91	352.528,83	2.207.943,74
4.1.3.5	[0001.3.5] O3. Tronson 4 - UAT ORLEA	1.834.317,81	348.520,38	2.182.838,19
4.1.3.6	[0001.3.6] O3. Tronson 5.1 - UAT CORABIA	1.597.430,50	303.511,80	1.900.942,30
4.1.3.7	[0001.3.7] O3. Tronson 5.2 - UAT CORABIA	300.456,80	57.086,79	357.543,59
4.1.3.8	[0001.3.8] O3. Tronson 5.3 - UAT CORABIA	292.154,76	55.509,40	347.664,16
4.1.3.9	[0001.3.9] O3. Tronson 5.4 - UAT CORABIA	539.296,10	102.466,26	641.762,36
4.1.3.10	[0001.3.10] O3. Tronson 5.5 - UAT CORABIA	7.152,32	1.358,94	8.511,26
4.1.3.11	[0001.3.12] O3. Zone de odihna 6,8x8,8 m	514.163,37	97.691,04	611.854,41
4.2	Montaj utilaje, echipamente tehnologice si functionale	0,00	0,00	0,00
4.3	Utilaje, echipamente tehnologice si functionale care necesita montaj	0,00	0,00	0,00
4.4	Utilaje, echipamente tehnologice si functionale care nu necesita montaj si echipamente de transport	346.566,00	65.847,54	412.413,54
4.4.1	[0001.1] Obiectul 1 - Traseu cicloturistic amplasat pe raza judetului Mehedinti	85.611,50	16.266,19	101.877,69
4.4.1.1	[0001.1] O1. Lista dotari MEHEDINTI - Zone de odihna 6,8x8,8 m	71.211,50	13.530,19	84.741,69
4.4.1.2	[0001.1] O1. Lista dotari MEHEDINTI - Zone de odihna 6x2 m	14.400,00	2.736,00	17.136,00
4.4.2	[0001.2] Obiectul 2 - Traseu cicloturistic amplasat pe raza judetului Dolj	204.665,30	38.886,40	243.551,70
4.4.2.1	[0001.2] O2. Lista dotari DOLJ - Zone de odihna 6,8x8,8 m	126.650,70	24.063,63	150.714,33
4.4.2.2	[0001.2] O2. Lista dotari DOLJ - Zone de odihna 6x2 m	14.400,00	2.736,00	17.136,00
4.4.2.3	[0001.2] O2. Lista dotari DOLJ - Zona de camping	63.614,60	12.086,77	75.701,37
4.4.3	[0001.3] Obiectul 3 - Traseu cicloturistic amplasat pe raza judetului Olt	56.289,20	10.694,95	66.984,15
4.4.3.1	[0001.1] O3. Lista dotari OLT - Zone de odihna 6,8x8,8 m	56.289,20	10.694,95	66.984,15
4.5	Dotari	0,00	0,00	0,00

DEVIZUL GENERAL: Traseu EuroVelo 6 Mehedinti - Dolj - Olt

1	2	3	4	5
4.6	Active necorporale	0,00	0,00	0,00
	TOTAL CAPITOL 4	**119.796.406,14**	**22.761.317,12**	**142.557.723,26**
	CAPITOL 5 Alte cheltuieli			
5.1	Organizare de santier	750.000,00	142.500,00	892.500,00
5.1.1	Lucrari de constructii si instalatii aferente organizarii de santier	525.000,00	99.750,00	624.750,00
5.1.2	Cheltuieli conexe organizarii santierului	225.000,00	42.750,00	267.750,00
5.2	Comisioane, cote, taxe, costul creditului	782.165,49	0,00	782.165,49
5.2.1	Comisioanele si dobanzile aferente creditului bancii finantatoare	0,00	0,00	0,00
5.2.2	Cota aferenta ISC pentru controlul calitatii lucrarilor de constructii	601.665,76	0,00	601.665,76
5.2.3	Cota aferenta ISC pentru controlul statului in amenajarea teritoriului, urbanism si pentru autorizarea lucrarilor de constructii	120.333,15	0,00	120.333,15
5.2.4	Cota aferenta Casei Sociale a Constructorilor - CSC	0,00	0,00	0,00
5.2.5	Taxe pentru acorduri, avize conforme si autorizatia de construire/desfiintare	60.166,58	0,00	60.166,58
5.3	Cheltuieli diverse si neprevazute	6.587.485,48	1.251.622,24	7.839.107,72
5.4	Cheltuieli pentru informare si publicitate	58.800,00	11.172,00	69.972,00
	TOTAL CAPITOL 5	**8.178.450,97**	**1.405.294,24**	**9.583.745,21**
	CAPITOL 6 Cheltuieli pentru probe tehnologice si teste			
6.1	Pregatirea personalului de exploatare	0,00	0,00	0,00
6.2	Probe tehnologice si teste	0,00	0,00	0,00
	TOTAL CAPITOL 6	**0,00**	**0,00**	**0,00**
	CAPITOL 7 Cheltuieli aferente marjei de buget si pentru constituirea rezervei de implementare pentru ajustarea de pret			
7.1	Cheltuieli aferente marjei de buget 25% din (1.2 + 1.3 + 1.4 + 2 + 3.1 + 3.2 + 3.3 + 3.5 + 3.7 + 3.8 + 4 + 5.1.1)	0,00	0,00	0,00
7.2	Cheltuieli pentru constituirea rezervei de implementare pentru ajustarea de pret	6.631.651,11	1.260.013,71	7.891.664,82
	TOTAL CAPITOL 7	**6.631.651,11**	**1.260.013,71**	**7.891.664,82**
TOTAL GENERAL		**146.918.124,21**	**27.765.832,11**	**174.683.956,32**
din care: C+M (1.2+1.3+1.4+2+4.1+4.2+5.1.1)		**120.333.152,64**	**22.863.298,97**	**143.196.451,61**

Beneficiar,
UAT DOLJ,
UAT MEHEDINTI,
UAT OLT

Proiectant,

S.C. Gebes Mproject S.R.L.
ing. Anton Constantin

OBIECTIV: Traseu EuroVelo 6 Mehedinti - Dolj - Olt
OBIECTUL: Obiectul 1 - Traseu cicloturistic amplasat pe raza judetului Mehedinti
Beneficiar: U.A.T. DOLJ, MEHEDINTI, OLT
Proiectant: S.C. GEBES MPROJECT S.R.L.

S.C. GEBES MPROJECT S.R.L IASI
Sat Paun, Comuna Barnova, Strada Colina Paunului, Nr 35E
C.U.I 33227191, J22/906/2014
Telefon: 0747/853.390 E-mail: office.gebes@yahoo.com
Faza: S.F.

DO - DEVIZUL OBIECTULUI

ANEXA Nr. 8

Obiectul 1 - Traseu cicloturistic amplasat pe raza judetului Mehedinti

Nr. crt.	Denumirea capitolelor si subcapitolelor de cheltuieli	Valoare (fara TVA)	TVA	Valoare cu TVA
		lei	lei	lei
1	2	3	4	5
	Cap. 4 - Cheltuieli pentru investitia de baza			
1.4	**Cheltuieli pentru relocarea/protectia utilitatilor**	**275.625,00**	**52.368,76**	**327.993,76**
1.4.1	[0001.1.38] O1. RELOCARE/PROTECTIE CONDUCTA GAZ - T2.5 - PASARELA PESTE VALEA ERGHEVITA	110.250,00	20.947,50	131.197,50
1.4.2	[0001.1.39] O1. RELOCARE/PROTECTIE CONDUCTA GAZ - T3.1 - PASARELA PESTE PARAUL BISTRITA	82.687,50	15.710,63	98.398,13
1.4.3	[0001.1.40] O1. RELOCARE/PROTECTIE CONDUCTA GAZ - T3.1 - PASARELA PESTE VALEA GURA MOJII	82.687,50	15.710,63	98.398,13
4.1	**Constructii si instalatii**	**43.089.055,67**	**8.186.920,56**	**51.275.976,23**
4.1.1	[0001.1.2] O1. Tronson 1.1 - UAT DROBETA TURNU SEVERIN	44.944,49	8.539,45	53.483,94
4.1.2	[0001.1.3] O1. Tronson 1.2 - UAT DROBETA TURNU SEVERIN	124.880,50	23.727,30	148.607,80
4.1.3	[0001.1.4] O1. Tronson 2.1 - UAT SIMIAN	7.152,32	1.358,94	8.511,26
4.1.4	[0001.1.5] O1. Tronson 2.2 - UAT SIMIAN	92.358,76	17.548,16	109.906,92
4.1.5	[0001.1.6] O1. Tronson 2.3 - UAT SIMIAN	389.061,72	73.921,73	462.983,45
4.1.6	[0001.1.7] O1. Tronson 2.4 - UAT SIMIAN	8.275,65	1.572,37	9.848,02
4.1.7	[0001.1.8] O1. Tronson 2.5 - UAT SIMIAN	10.162.855,63	1.930.942,57	12.093.798,20
4.1.8	[0001.1.9] O1. Tronson 3.1 - UAT HINOVA	14.047.516,85	2.669.028,20	16.716.545,05
4.1.9	[0001.1.10] O1. Tronson 3.2 - UAT HINOVA	792.750,09	150.622,52	943.372,61
4.1.10	[0001.1.11] O1. Tronson 3.3 - UAT HINOVA	1.475.325,97	280.311,93	1.755.637,90
4.1.11	[0001.1.12] O1. Tronson 3.4 - UAT HINOVA	119.642,35	22.732,05	142.374,40
4.1.12	[0001.1.13] O1. Tronson 4.1 - UAT DEVESEL	27.372,23	5.200,72	32.572,95
4.1.13	[0001.1.14] O1. Tronson 4.2 - UAT DEVESEL	20.070,60	3.813,41	23.884,01
4.1.14	[0001.1.15] O1. Tronson 5.1 - UAT BURILA MARE	59.387,07	11.283,54	70.670,61
4.1.15	[0001.1.16] O1. Tronson 5.2 - UAT BURILA MARE	483.874,78	91.936,21	575.810,99
4.1.16	[0001.1.17] O1. Tronson 5.3 - UAT BURILA MARE	41.413,83	7.868,63	49.282,46
4.1.17	[0001.1.18] O1. Tronson 5.4 - UAT BURILA MARE	45.190,44	8.586,18	53.776,62
4.1.18	[0001.1.19] O1. Tronson 5.5 - UAT BURILA MARE	623.747,19	118.511,97	742.259,16
4.1.19	[0001.1.20] O1. Tronson 5.6 - UAT BURILA MARE	47.437,10	9.013,05	56.450,15
4.1.20	[0001.1.21] O1. Tronson 5.7 - UAT BURILA MARE	8.275,65	1.572,37	9.848,02
4.1.21	[0001.1.22] O1. Tronson 6.1 - UAT GOGOSU	30.180,55	5.734,30	35.914,85
4.1.22	[0001.1.23] O1. Tronson 6.2 - UAT GOGOSU	38.605,51	7.335,05	45.940,56
4.1.23	[0001.1.24] O1. Tronson 6.3 - UAT GOGOSU	12.768,96	2.426,10	15.195,06
4.1.24	[0001.1.25] O1. Tronson 6.4 - UAT GOGOSU	1.212.516,92	230.378,21	1.442.895,13
4.1.25	[0001.1.26] O1. Tronson 7.1 - UAT GRUIA	472.354,73	89.747,40	562.102,13
4.1.26	[0001.1.27] O1. Tronson 7.2 - UAT GRUIA	96.877,01	18.406,63	115.283,64
4.1.27	[0001.1.28] O1. Tronson 8.1 - UAT PRISTOL	14.453,96	2.746,25	17.200,21

DEVIZUL OBIECTULUI: Obiectul 1 - Traseu cicloturistic amplasat pe raza judetului Mehedinti

1	2	3	4	5
4.1.28	[0001.1.29] O1. Tronson 8.2 - UAT PRISTOL	2.525.630,24	479.869,75	3.005.499,99
4.1.29	[0001.1.30] O1. Tronson 9.1 - UAT GARLA MARE	3.927.431,72	746.212,03	4.673.643,75
4.1.30	[0001.1.31] O1. Tronson 9.2 - UAT GARLA MARE	236.325,46	44.901,84	281.227,30
4.1.31	[0001.1.32] O1. Tronson 9.3 - UAT GARLA MARE	10.522,31	1.999,24	12.521,55
4.1.32	[0001.1.33] O1. Tronson 9.4 - UAT GARLA MARE	211.564,89	40.197,33	251.762,22
4.1.33	[0001.1.34] O1. Tronson 9.5 - UAT GARLA MARE	15.015,62	2.852,97	17.868,59
4.1.34	[0001.1.35] O1. Tronson 10 - UAT VRATA	39.728,83	7.548,48	47.277,31
4.1.35	[0001.1.36] O1. Tronson 11.1 - UAT SALCIA	15.577,28	2.959,68	18.536,96
4.1.36	[0001.1.37] O1. Tronson 11.2 - UAT SALCIA	4.831.604,54	918.004,86	5.749.609,40
4.1.37	[0001.1.41] O1. Zone de odihna MEHEDINTI 6,8x8,8 m	642.704,22	122.113,80	764.818,02
4.1.38	[0001.1.42] O1. Zone de odihna MEHEDINTI 6x2 m	133.659,70	25.395,34	159.055,04
	TOTAL I - subcap. 4.1	**43.364.680,67**	**8.239.289,32**	**51.603.969,99**
4.2	**Montaj utilaje, echipamente tehnologice si functionale**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
	TOTAL II - subcap. 4.2	**0,00**	**0,00**	**0,00**
4.3	**Utilaje, echipamente tehnologice si functionale care necesita montaj**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
4.4	**Utilaje, echipamente tehnologice si functionale care nu necesita montaj si echipamente de transport**	**85.611,50**	**16.266,19**	**101.877,69**
4.4.1	[0001.1] O1. Lista dotari MEHEDINTI - Zone de odihna 6,8x8,8 m	71.211,50	13.530,19	84.741,69
4.4.2	[0001.1] O1. Lista dotari MEHEDINTI - Zone de odihna 6x2 m	14.400,00	2.736,00	17.136,00
4.5	**Dotari**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
4.6	**Active necorporale**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
	TOTAL III - subcap. 4.3+4.4+4.5+4.6	**85.611,50**	**16.266,19**	**101.877,69**
Total deviz pe obiect (TOTAL I + TOTAL II + TOTAL III)		**43.450.292,17**	**8.255.555,51**	**51.705.847,68**

Beneficiar,
UAT DOLJ,
UAT MEHEDINTI,
UAT OLT

Proiectant,

S.C. Gebes Mproject S.R.L.
ing. Anton Constantin

OBIECTIV: Traseu EuroVelo 6 Mehedinti - Dolj - Olt
OBIECTUL: Obiectul 2 - Traseu cicloturistic amplasat pe raza judetului Dolj
Beneficiar: U.A.T. DOLJ, MEHEDINTI, OLT
Proiectant: S.C. GEBES MPROJECT S.R.L.

S.C. GEBES MPROJECT S.R.L IASI
Sat Paun, Comuna Barnova, Strada Colina Paunului, Nr 35E
C.U.I 33227191, J22/906/2014
Telefon: 0747/853.390 E-mail: office.gebes@yahoo.com
Faza: S.F.

DO - DEVIZUL OBIECTULUI

ANEXA Nr. 8

Obiectul 2 - Traseu cicloturistic amplasat pe raza judetului Dolj

Nr. crt.	Denumirea capitolelor si subcapitolelor de cheltuieli	Valoare (fara TVA)	TVA	Valoare cu TVA
		lei	lei	lei
1	2	3	4	5
	Cap. 4 - Cheltuieli pentru investitia de baza			
4.1	**Constructii si instalatii**	**62.802.310,38**	**11.932.438,95**	**74.734.749,33**
4.1.1	[0001.2.1] O2. Tronson 1 - UAT CETATE	5.064.595,37	962.273,12	6.026.868,49
4.1.2	[0001.2.2] O2. Tronson 2 - UAT MAGLAVIT	4.055.579,35	770.560,08	4.826.139,43
4.1.3	[0001.2.3] O2. Tronson 3.1 - UAT CALAFAT	1.591.432,95	302.372,26	1.893.805,21
4.1.4	[0001.2.5] O2. Tronson 3.2 - UAT CALAFAT	2.282.325,76	433.641,89	2.715.967,65
4.1.5	[0001.2.6] O2. Tronson 3.3 - UAT CALAFAT	68.785,54	13.069,25	81.854,79
4.1.6	[0001.2.7] O2. Tronson 3.4 - UAT CALAFAT	619.983,31	117.796,83	737.780,14
4.1.7	[0001.2.8] O2. Tronson 3.5 - UAT CALAFAT	113.497,48	21.564,52	135.062,00
4.1.8	[0001.2.9] O2. Tronson 4.1 - UAT CIUPERCENII NOI	67.431,31	12.811,95	80.243,26
4.1.9	[0001.2.10] O2. Tronson 4.2 - UAT CIUPERCENII NOI	1.855.127,09	352.474,15	2.207.601,24
4.1.10	[0001.2.11] O2. Tronson 4.3 - UAT CIUPERCENII NOI	620.996,53	117.989,34	738.985,87
4.1.11	[0001.2.12] O2. Tronson 4.4 - UAT CIUPERCENII NOI	2.322.579,22	441.290,05	2.763.869,27
4.1.12	[0001.2.13] O2. Tronson 5 - UAT DESA	4.951.035,15	940.696,68	5.891.731,83
4.1.13	[0001.2.14] O2. Tronson 6.1 - UAT POIANA MARE	1.047.171,58	198.962,60	1.246.134,18
4.1.14	[0001.2.15] O2. Tronson 6.2 - UAT POIANA MARE	1.054.400,31	200.336,06	1.254.736,37
4.1.15	[0001.2.16] O2. Tronson 7.1 - UAT PISCU VECHI	165.369,59	31.420,22	196.789,81
4.1.16	[0001.2.17] O2. Tronson 7.2 - UAT PISCU VECHI	2.299.898,70	436.980,75	2.736.879,45
4.1.17	[0001.2.18] O2. Tronson 7.3 - UAT PISCU VECHI	29.057,22	5.520,87	34.578,09
4.1.18	[0001.2.19] O2. Tronson 7.4 - UAT PISCU VECHI	63.541,42	12.072,87	75.614,29
4.1.19	[0001.2.20] O2. Tronson 8.1 - UAT GHIDICI	791.490,21	150.383,14	941.873,35
4.1.20	[0001.2.21] O2. Tronson 8.2 - UAT GHIDICI	14.385,11	2.733,17	17.118,28
4.1.21	[0001.2.22] O2. Tronson 8.3 - UAT GHIDICI	1.381.380,66	262.462,33	1.643.842,99
4.1.22	[0001.2.23] O2. Tronson 8.4 - UAT GHIDICI	917.403,81	174.306,72	1.091.710,53
4.1.23	[0001.2.24] O2. Tronson 9 - UAT RAST	2.402.444,53	456.464,46	2.858.908,99
4.1.24	[0001.2.25] O2. Tronson 10 - UAT NEGOI	951.992,25	180.878,53	1.132.870,78
4.1.25	[0001.2.26] O2. Tronson 11 - UAT CATANE	903.594,38	171.682,93	1.075.277,31
4.1.26	[0001.2.27] O2. Tronson 12 - UAT BISTRET	3.473.087,25	659.886,58	4.132.973,83
4.1.27	[0001.2.28] O2. Tronson 13 - UAT CARNA	2.173.286,28	412.924,39	2.586.210,67
4.1.28	[0001.2.29] O2. Tronson 14 - UAT MACESU DE JOS	662.448,38	125.865,19	788.313,57
4.1.29	[0001.2.30] O2. Tronson 15.1 - UAT GIGHERA	4.802.260,77	912.429,55	5.714.690,32
4.1.30	[0001.2.31] O2. Tronson 15.2 - UAT GIGHERA	60.483,12	11.491,79	71.974,91
4.1.31	[0001.2.32] O2. Tronson 15.3 - UAT GIGHERA	7.152,32	1.358,94	8.511,26
4.1.32	[0001.2.33] O2. Tronson 15.4 - UAT GIGHERA	161.455,07	30.676,46	192.131,53
4.1.33	[0001.2.34] O2. Tronson 16.1 - UAT OSTROVENI	3.104.922,03	589.935,19	3.694.857,22
4.1.34	[0001.2.35] O2. Tronson 16.2 - UAT OSTROVENI	71.013,60	13.492,58	84.506,18

DEVIZUL OBIECTULUI: Obiectul 2 - Traseu cicloturistic amplasat pe raza judetului Dolj

1	2	3	4	5
4.1.35	[0001.2.36] O2. Tronson 16.3 - UAT OSTROVENI	513.313,24	97.529,52	610.842,76
4.1.36	[0001.2.37] O2. Tronson 16.4 - UAT OSTROVENI	1.828.075,64	347.334,37	2.175.410,01
4.1.37	[0001.2.38] O2. Tronson 16.5 - UAT OSTROVENI	689.813,38	131.064,54	820.877,92
4.1.38	[0001.2.39] O2. Tronson 17.1 - UAT BECHET	505.157,20	95.979,87	601.137,07
4.1.39	[0001.2.40] O2. Tronson 17.2 - UAT BECHET	206.655,74	39.264,59	245.920,33
4.1.40	[0001.2.41] O2. Tronson 17.3 - UAT BECHET	559.508,96	106.306,70	665.815,66
4.1.41	[0001.2.42] O2. Tronson 18 - UAT CALARASI	3.529.811,96	670.664,27	4.200.476,23
4.1.42	[0001.2.43] O2. Tronson 19 - UAT DABULENI	3.203.265,17	608.620,38	3.811.885,55
4.1.43	[0001.2.44] O2. Zone de odihna DOLJ 6,8x8,8 m	1.156.867,59	219.804,84	1.376.672,43
4.1.44	[0001.2.45] O2. Zone de odihna DOLJ 6x2 m	133.659,70	25.395,34	159.055,04
4.1.45	[0001.2.46] O2. Zone de camping DOLJ	324.574,15	61.669,09	386.243,24
	TOTAL I - subcap. 4.1	**62.802.310,38**	**11.932.438,95**	**74.734.749,33**
4.2	**Montaj utilaje, echipamente tehnologice si functionale**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
	TOTAL II - subcap. 4.2	**0,00**	**0,00**	**0,00**
4.3	**Utilaje, echipamente tehnologice si functionale care necesita montaj**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
4.4	**Utilaje, echipamente tehnologice si functionale care nu necesita montaj si echipamente de transport**	**204.665,30**	**38.886,40**	**243.551,70**
4.4.1	[0001.2] O2. Lista dotari DOLJ - Zone de odihna 6,8x8,8 m	126.650,70	24.063,63	150.714,33
4.4.2	[0001.2] O2. Lista dotari DOLJ - Zone de odihna 6x2 m	14.400,00	2.736,00	17.136,00
4.4.3	[0001.2] O2. Lista dotari DOLJ - Zona de camping	63.614,60	12.086,77	75.701,37
4.5	**Dotari**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
4.6	**Active necorporale**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
	TOTAL III - subcap. 4.3+4.4+4.5+4.6	**204.665,30**	**38.886,40**	**243.551,70**
Total deviz pe obiect (TOTAL I + TOTAL II + TOTAL III)		**63.006.975,68**	**11.971.325,35**	**74.978.301,03**

Beneficiar,
UAT DOLJ,
UAT MEHEDINTI,
UAT OLT

Proiectant,

S.C. Gebes Mproject S.R.L.
ing. Anton Constantin

OBIECTIV: Traseu EuroVelo 6 Mehedinti - Dolj - Olt
OBIECTUL: Obiectul 3 - Traseu cicloturistic amplasat pe raza judetului Olt
Beneficiar: U.A.T. DOLJ, MEHEDINTI, OLT
Proiectant: S.C. GEBES MPROJECT S.R.L.

S.C. GEBES MPROJECT S.R.L IASI
Sat Paun, Comuna Barnova, Strada Colina Paunului, Nr 35E
C.U.I 33227191, J22/906/2014
Telefon: 0747/853.390 E-mail: office.gebes@yahoo.com
Faza: S.F.

DO - DEVIZUL OBIECTULUI

ANEXA Nr. 8

Obiectul 3 - Traseu cicloturistic amplasat pe raza judetului Olt

Nr. crt.	Denumirea capitolelor si subcapitolelor de cheltuieli	Valoare (fara TVA)	TVA	Valoare cu TVA
		lei	lei	lei
1	2	3	4	5
	Cap. 4 - Cheltuieli pentru investitia de baza			
1.4	**Cheltuieli pentru relocarea/protectia utilitatilor**	**82.687,50**	**15.710,63**	**98.398,13**
1.4.1	[0001.3.11] O3. RELOCARE/PROTECTIE CONDUCTA GAZ - T5.4	82.687,50	15.710,63	98.398,13
4.1	**Constructii si instalatii**	**13.558.474,09**	**2.576.110,07**	**16.134.584,16**
4.1.1	[0001.3.1] O3. Tronson 1.1 - UAT IANCA	4.270.594,39	811.412,93	5.082.007,32
4.1.2	[0001.3.2] O3. Tronson 1.2 - UAT IANCA	851.331,24	161.752,94	1.013.084,18
4.1.3	[0001.3.3] O3. Tronson 2 - UAT GROJDIBODU	1.496.161,89	284.270,76	1.780.432,65
4.1.4	[0001.3.4] O3. Tronson 3 - UAT PADINI	1.855.414,91	352.528,83	2.207.943,74
4.1.5	[0001.3.5] O3. Tronson 4 - UAT ORLEA	1.834.317,81	348.520,38	2.182.838,19
4.1.6	[0001.3.6] O3. Tronson 5.1 - UAT CORABIA	1.597.430,50	303.511,80	1.900.942,30
4.1.7	[0001.3.7] O3. Tronson 5.2 - UAT CORABIA	300.456,80	57.086,79	357.543,59
4.1.8	[0001.3.8] O3. Tronson 5.3 - UAT CORABIA	292.154,76	55.509,40	347.664,16
4.1.9	[0001.3.9] O3. Tronson 5.4 - UAT CORABIA	539.296,10	102.466,26	641.762,36
4.1.10	[0001.3.10] O3. Tronson 5.5 - UAT CORABIA	7.152,32	1.358,94	8.511,26
4.1.11	[0001.3.12] O3. Zone de odihna 6,8x8,8 m	514.163,37	97.691,04	611.854,41
	TOTAL I - subcap. 4.1	**13.641.161,59**	**2.591.820,70**	**16.232.982,29**
4.2	**Montaj utilaje, echipamente tehnologice si functionale**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
	TOTAL II - subcap. 4.2	**0,00**	**0,00**	**0,00**
4.3	**Utilaje, echipamente tehnologice si functionale care necesita montaj**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
4.4	**Utilaje, echipamente tehnologice si functionale care nu necesita montaj si echipamente de transport**	**56.289,20**	**10.694,95**	**66.984,15**
4.4.1	[0001.1] O3. Lista dotari OLT - Zone de odihna 6,8x8,8 m	56.289,20	10.694,95	66.984,15
4.5	**Dotari**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
4.6	**Active necorporale**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
	TOTAL III - subcap. 4.3+4.4+4.5+4.6	**56.289,20**	**10.694,95**	**66.984,15**
Total deviz pe obiect (TOTAL I + TOTAL II + TOTAL III)		**13.697.450,79**	**2.602.515,65**	**16.299.966,44**

DEVIZUL OBIECTULUI: Obiectul 3 - Traseu cicloturistic amplasat pe raza judetului Olt

1	2	3	4	5

Beneficiar,
UAT DOLJ,
UAT MEHEDINTI,
UAT OLT

Proiectant,

S.C. Gebes Mproject S.R.L.
ing. Anton Constantin

OBIECTIV: Traseu EuroVelo 6 Mehedinti - Dolj - Olt
Beneficiar: U.A.T. DOLJ, MEHEDINTI, OLT
Proiectant: S.C. GEBES MPROJECT S.R.L.

S.C. GEBES MPROJECT S.R.L IASI
Sat Paun, Comuna Barnova, Strada Colina Paunului, Nr 35E
C.U.I 33227191, J22/906/2014
Telefon: 0747/853.390 E-mail: office.gebes@yahoo.com
Faza: S.F.

F1 - CENTRALIZATORUL cheltuielilor pe obiectiv

Nr. cap./ subcap. deviz general	Denumirea capitolelor de cheltuieli	Valoarea cheltuielilor pe obiect (exclusiv TVA)	Din care: C+M
		lei	lei
1	2	3	4
1.2	**Amenajarea terenului**	**0,00**	**0,00**
1.3	**Amenajari pentru protectia mediului si aducerea terenului la starea initiala**	**0,00**	**0,00**
1.4	**Cheltuieli pentru relocarea/protectia utilitatilor**	**358.312,50**	**358.312,50**
1.4.1	Obiectul 1 - Traseu cicloturistic amplasat pe raza judetului Mehedinti	275.625,00	275.625,00
1.4.2	Obiectul 3 - Traseu cicloturistic amplasat pe raza judetului Olt	82.687,50	82.687,50
2	**Realizarea utilităților necesare obiectivului**	**0,00**	**0,00**
3.5	**Proiectare**	**6.337.715,21**	**0,00**
3.5.1	**Tema de proiectare**	**0,00**	**0,00**
3.5.2	**Studiu de prefezabilitate**	**0,00**	**0,00**
3.5.3	**Studiu de fezabilitate/documentatie de avizare a lucrarilor de interventii si deviz general**	**1.844.841,00**	**0,00**
3.5.4	**Documentatiile tehnice necesare in vederea obtinerii avizelor/acordurilor/autorizatiilor**	**300.000,00**	**0,00**
3.5.4.1	**Documentatii necesare pentru obtinerea Certificatelor de Urbanism**	**150.000,00**	**0,00**
3.5.4.2	**Documentatii necesare pentru obtinerea avizelor/acordurilor/autorizatiilor/ prevazute in certificatul de urbanism**	**150.000,00**	**0,00**
3.5.5	**Verificarea tehnica de calitate a proiectului tehnic si a detaliilor de executie**	**598.982,03**	**0,00**
3.5.6	**Proiect tehnic si detalii de executie**	**3.593.892,18**	**0,00**
4	**Investiția de bază**	**119.796.406,14**	**119.449.840,14**
4.1.1	Obiectul 1 - Traseu cicloturistic amplasat pe raza judetului Mehedinti	43.174.667,17	43.089.055,67
4.1.2	Obiectul 2 - Traseu cicloturistic amplasat pe raza judetului Dolj	63.006.975,68	62.802.310,38
4.1.3	Obiectul 3 - Traseu cicloturistic amplasat pe raza judetului Olt	13.614.763,29	13.558.474,09
5.1	**Organizare de santier**	**750.000,00**	**525.000,00**
5.1.1	**Lucrari de constructii si instalatii aferente organizarii de santier**	**525.000,00**	**525.000,00**
5.1.2	**Cheltuieli conexe organizarii santierului**	**225.000,00**	**0,00**
6.2	**Probe tehnologice si teste**	**0,00**	**0,00**
TOTAL VALOARE (exclusiv TVA)		**127.242.433,85**	**120.333.152,64**
TVA 19 %		**24.176.062,40**	**22.863.298,97**
TOTAL VALOARE (inclusiv TVA)		**151.418.496,25**	**143.196.451,61**

CENTRALIZATORUL cheltuielilor pe obiectiv: Traseu EuroVelo 6 Mehedinti - Dolj - Olt

1	2	3	4

Beneficiar,
UAT DOLJ,
UAT MEHEDINTI,
UAT OLT

Proiectant,

S.C. Gebes Mproject S.R.L.
ing. Anton Constantin

OBIECTIV: Traseu EuroVelo 6 Mehedinti - Dolj - Olt
OBIECTUL: Obiectul 1 - Traseu cicloturistic amplasat pe raza judetului Mehedinti
Beneficiar: U.A.T. DOLJ, MEHEDINTI, OLT
Proiectant: S.C. GEBES MPROJECT S.R.L.

S.C. GEBES MPROJECT S.R.L IASI
Sat Paun, Comuna Barnova, Strada Colina Paunului, Nr 35E
C.U.I 33227191, J22/906/2014
Telefon: 0747/853.390 E-mail: office.gebes@yahoo.com
Faza: S.F.

F2 - CENTRALIZATORUL
cheltuielilor pe obiect si categorii de lucrari

Obiectul Obiectul 1 - Traseu cicloturistic amplasat pe raza judetului Mehedinti

Nr. cap./ subcap. deviz general	Cheltuieli pe categoria de lucrari	Valoare (exclusiv TVA)
		lei
1	2	3
	I. Lucrari de constructii si instalatii	
1.4	Cheltuieli pentru relocarea/protectia utilitatilor	275.625,00
1.4.1	[0001.1] Obiectul 1 - Traseu cicloturistic amplasat pe raza judetului Mehedinti	275.625,00
1.4.1.1	[0001.1.38] O1. RELOCARE/PROTECTIE CONDUCTA GAZ - T2.5 - PASARELA PESTE VALEA ERGHEVITA	110.250,00
1.4.1.2	[0001.1.39] O1. RELOCARE/PROTECTIE CONDUCTA GAZ - T3.1 - PASARELA PESTE PARAUL BISTRITA	82.687,50
1.4.1.3	[0001.1.40] O1. RELOCARE/PROTECTIE CONDUCTA GAZ - T3.1 - PASARELA PESTE VALEA GURA MOJII	82.687,50
4.1	Constructii si instalatii	43.089.055,67
4.1.1	[0001.1] Obiectul 1 - Traseu cicloturistic amplasat pe raza judetului Mehedinti	43.089.055,67
4.1.1.1	[0001.1.2] O1. Tronson 1.1 - UAT DROBETA TURNU SEVERIN	44.944,49
4.1.1.2	[0001.1.3] O1. Tronson 1.2 - UAT DROBETA TURNU SEVERIN	124.880,50
4.1.1.3	[0001.1.4] O1. Tronson 2.1 - UAT SIMIAN	7.152,32
4.1.1.4	[0001.1.5] O1. Tronson 2.2 - UAT SIMIAN	92.358,76
4.1.1.5	[0001.1.6] O1. Tronson 2.3 - UAT SIMIAN	389.061,72
4.1.1.6	[0001.1.7] O1. Tronson 2.4 - UAT SIMIAN	8.275,65
4.1.1.7	[0001.1.8] O1. Tronson 2.5 - UAT SIMIAN	10.162.855,63
4.1.1.8	[0001.1.9] O1. Tronson 3.1 - UAT HINOVA	14.047.516,85
4.1.1.9	[0001.1.10] O1. Tronson 3.2 - UAT HINOVA	792.750,09
4.1.1.10	[0001.1.11] O1. Tronson 3.3 - UAT HINOVA	1.475.325,97
4.1.1.11	[0001.1.12] O1. Tronson 3.4 - UAT HINOVA	119.642,35
4.1.1.12	[0001.1.13] O1. Tronson 4.1 - UAT DEVESEL	27.372,23
4.1.1.13	[0001.1.14] O1. Tronson 4.2 - UAT DEVESEL	20.070,60
4.1.1.14	[0001.1.15] O1. Tronson 5.1 - UAT BURILA MARE	59.387,07
4.1.1.15	[0001.1.16] O1. Tronson 5.2 - UAT BURILA MARE	483.874,78
4.1.1.16	[0001.1.17] O1. Tronson 5.3 - UAT BURILA MARE	41.413,83
4.1.1.17	[0001.1.18] O1. Tronson 5.4 - UAT BURILA MARE	45.190,44
4.1.1.18	[0001.1.19] O1. Tronson 5.5 - UAT BURILA MARE	623.747,19
4.1.1.19	[0001.1.20] O1. Tronson 5.6 - UAT BURILA MARE	47.437,10
4.1.1.20	[0001.1.21] O1. Tronson 5.7 - UAT BURILA MARE	8.275,65
4.1.1.21	[0001.1.22] O1. Tronson 6.1 - UAT GOGOSU	30.180,55
4.1.1.22	[0001.1.23] O1. Tronson 6.2 - UAT GOGOSU	38.605,51
4.1.1.23	[0001.1.24] O1. Tronson 6.3 - UAT GOGOSU	12.768,96
4.1.1.24	[0001.1.25] O1. Tronson 6.4 - UAT GOGOSU	1.212.516,92
4.1.1.25	[0001.1.26] O1. Tronson 7.1 - UAT GRUIA	472.354,73
4.1.1.26	[0001.1.27] O1. Tronson 7.2 - UAT GRUIA	96.877,01
4.1.1.27	[0001.1.28] O1. Tronson 8.1 - UAT PRISTOL	14.453,96
4.1.1.28	[0001.1.29] O1. Tronson 8.2 - UAT PRISTOL	2.525.630,24

1	2	3
4.1.1.29	[0001.1.30] O1. Tronson 9.1 - UAT GARLA MARE	3.927.431,72
4.1.1.30	[0001.1.31] O1. Tronson 9.2 - UAT GARLA MARE	236.325,46
4.1.1.31	[0001.1.32] O1. Tronson 9.3 - UAT GARLA MARE	10.522,31
4.1.1.32	[0001.1.33] O1. Tronson 9.4 - UAT GARLA MARE	211.564,89
4.1.1.33	[0001.1.34] O1. Tronson 9.5 - UAT GARLA MARE	15.015,62
4.1.1.34	[0001.1.35] O1. Tronson 10 - UAT VRATA	39.728,83
4.1.1.35	[0001.1.36] O1. Tronson 11.1 - UAT SALCIA	15.577,28
4.1.1.36	[0001.1.37] O1. Tronson 11.2 - UAT SALCIA	4.831.604,54
4.1.1.37	[0001.1.41] O1. Zone de odihna MEHEDINTI 6,8x8,8 m	642.704,22
4.1.1.38	[0001.1.42] O1. Zone de odihna MEHEDINTI 6x2 m	133.659,70
	TOTAL I	**43.364.680,67**
	II. Montaj utilaje si echipamente tehnologice	
4.2	Montaj utilaje, echipamente tehnologice si functionale	0,00
	TOTAL II	**0,00**
	III. Procurare	
4.3	Utilaje, echipamente tehnologice si functionale care necesita montaj	0,00
4.4	Utilaje, echipamente tehnologice si functionale care nu necesita montaj si echipamente de transport	85.611,50
4.4.1	[0001.1] Obiectul 1 - Traseu cicloturistic amplasat pe raza judetului Mehedinti	85.611,50
4.4.1.1	[0001.1] O1. Lista dotari MEHEDINTI - Zone de odihna 6,8x8,8 m	71.211,50
4.4.1.2	[0001.1] O1. Lista dotari MEHEDINTI - Zone de odihna 6x2 m	14.400,00
4.5	Dotari	0,00
4.6	Active necorporale	0,00
	TOTAL III	**85.611,50**
	IV. Probe tehnologice si teste	
6.2	Probe tehnologice si teste	0,00
	TOTAL IV	**0,00**
TOTAL VALOARE (exclusiv TVA):		**43.450.292,17**
TVA 19%:		**8.255.555,51**
TOTAL VALOARE:		**51.705.847,68**

Beneficiar,
UAT DOLJ,
UAT MEHEDINTI,
UAT OLT

Proiectant,

S.C. Gebes Mproject S.R.L.
ing. Anton Constantin

OBIECTIV: Traseu EuroVelo 6 Mehedinti - Dolj - Olt
OBIECTUL: Obiectul 2 - Traseu cicloturistic amplasat pe raza judetului Dolj
Beneficiar: U.A.T. DOLJ, MEHEDINTI, OLT
Proiectant: S.C. GEBES MPROJECT S.R.L.

S.C. GEBES MPROJECT S.R.L IASI
Sat Paun, Comuna Barnova, Strada Colina Paunului, Nr 35E
C.U.I 33227191, J22/906/2014
Telefon: 0747/853.390 E-mail: office.gebes@yahoo.com
Faza: S.F.

F2 - CENTRALIZATORUL cheltuielilor pe obiect si categorii de lucrari

Obiectul Obiectul 2 - Traseu cicloturistic amplasat pe raza judetului Dolj

Nr. cap./ subcap. deviz general	Cheltuieli pe categoria de lucrari	Valoare (exclusiv TVA)
		lei
1	2	3
	I. Lucrari de constructii si instalatii	
4.1	Constructii si instalatii	62.802.310,38
4.1.1	[0001.2] Obiectul 2 - Traseu cicloturistic amplasat pe raza judetului Dolj	62.802.310,38
4.1.1.1	[0001.2.1] O2. Tronson 1 - UAT CETATE	5.064.595,37
4.1.1.2	[0001.2.2] O2. Tronson 2 - UAT MAGLAVIT	4.055.579,35
4.1.1.3	[0001.2.3] O2. Tronson 3.1 - UAT CALAFAT	1.591.432,95
4.1.1.4	[0001.2.5] O2. Tronson 3.2 - UAT CALAFAT	2.282.325,76
4.1.1.5	[0001.2.6] O2. Tronson 3.3 - UAT CALAFAT	68.785,54
4.1.1.6	[0001.2.7] O2. Tronson 3.4 - UAT CALAFAT	619.983,31
4.1.1.7	[0001.2.8] O2. Tronson 3.5 - UAT CALAFAT	113.497,48
4.1.1.8	[0001.2.9] O2. Tronson 4.1 - UAT CIUPERCENII NOI	67.431,31
4.1.1.9	[0001.2.10] O2. Tronson 4.2 - UAT CIUPERCENII NOI	1.855.127,09
4.1.1.10	[0001.2.11] O2. Tronson 4.3 - UAT CIUPERCENII NOI	620.996,53
4.1.1.11	[0001.2.12] O2. Tronson 4.4 - UAT CIUPERCENII NOI	2.322.579,22
4.1.1.12	[0001.2.13] O2. Tronson 5 - UAT DESA	4.951.035,15
4.1.1.13	[0001.2.14] O2. Tronson 6.1 - UAT POIANA MARE	1.047.171,58
4.1.1.14	[0001.2.15] O2. Tronson 6.2 - UAT POIANA MARE	1.054.400,31
4.1.1.15	[0001.2.16] O2. Tronson 7.1 - UAT PISCU VECHI	165.369,59
4.1.1.16	[0001.2.17] O2. Tronson 7.2 - UAT PISCU VECHI	2.299.898,70
4.1.1.17	[0001.2.18] O2. Tronson 7.3 - UAT PISCU VECHI	29.057,22
4.1.1.18	[0001.2.19] O2. Tronson 7.4 - UAT PISCU VECHI	63.541,42
4.1.1.19	[0001.2.20] O2. Tronson 8.1 - UAT GHIDICI	791.490,21
4.1.1.20	[0001.2.21] O2. Tronson 8.2 - UAT GHIDICI	14.385,11
4.1.1.21	[0001.2.22] O2. Tronson 8.3 - UAT GHIDICI	1.381.380,66
4.1.1.22	[0001.2.23] O2. Tronson 8.4 - UAT GHIDICI	917.403,81
4.1.1.23	[0001.2.24] O2. Tronson 9 - UAT RAST	2.402.444,53
4.1.1.24	[0001.2.25] O2. Tronson 10 - UAT NEGOI	951.992,25
4.1.1.25	[0001.2.26] O2. Tronson 11 - UAT CATANE	903.594,38
4.1.1.26	[0001.2.27] O2. Tronson 12 - UAT BISTRET	3.473.087,25
4.1.1.27	[0001.2.28] O2. Tronson 13 - UAT CARNA	2.173.286,28
4.1.1.28	[0001.2.29] O2. Tronson 14 - UAT MACESU DE JOS	662.448,38
4.1.1.29	[0001.2.30] O2. Tronson 15.1 - UAT GIGHERA	4.802.260,77
4.1.1.30	[0001.2.31] O2. Tronson 15.2 - UAT GIGHERA	60.483,12
4.1.1.31	[0001.2.32] O2. Tronson 15.3 - UAT GIGHERA	7.152,32
4.1.1.32	[0001.2.33] O2. Tronson 15.4 - UAT GIGHERA	161.455,07
4.1.1.33	[0001.2.34] O2. Tronson 16.1 - UAT OSTROVENI	3.104.922,03
4.1.1.34	[0001.2.35] O2. Tronson 16.2 - UAT OSTROVENI	71.013,60
4.1.1.35	[0001.2.36] O2. Tronson 16.3 - UAT OSTROVENI	513.313,24

1	2	3
4.1.1.36	[0001.2.37] O2. Tronson 16.4 - UAT OSTROVENI	1.828.075,64
4.1.1.37	[0001.2.38] O2. Tronson 16.5 - UAT OSTROVENI	689.813,38
4.1.1.38	[0001.2.39] O2. Tronson 17.1 - UAT BECHET	505.157,20
4.1.1.39	[0001.2.40] O2. Tronson 17.2 - UAT BECHET	206.655,74
4.1.1.40	[0001.2.41] O2. Tronson 17.3 - UAT BECHET	559.508,96
4.1.1.41	[0001.2.42] O2. Tronson 18 - UAT CALARASI	3.529.811,96
4.1.1.42	[0001.2.43] O2. Tronson 19 - UAT DABULENI	3.203.265,17
4.1.1.43	[0001.2.44] O2. Zone de odihna DOLJ 6,8x8,8 m	1.156.867,59
4.1.1.44	[0001.2.45] O2. Zone de odihna DOLJ 6x2 m	133.659,70
4.1.1.45	[0001.2.46] O2. Zone de camping DOLJ	324.574,15
	TOTAL I	**62.802.310,38**
	II. Montaj utilaje si echipamente tehnologice	
4.2	Montaj utilaje, echipamente tehnologice si functionale	0,00
	TOTAL II	**0,00**
	III. Procurare	
4.3	Utilaje, echipamente tehnologice si functionale care necesita montaj	0,00
4.4	Utilaje, echipamente tehnologice si functionale care nu necesita montaj si echipamente de transport	204.665,30
4.4.1	[0001.2] Obiectul 2 - Traseu cicloturistic amplasat pe raza judetului Dolj	204.665,30
4.4.1.1	[0001.2] O2. Lista dotari DOLJ - Zone de odihna 6,8x8,8 m	126.650,70
4.4.1.2	[0001.2] O2. Lista dotari DOLJ - Zone de odihna 6x2 m	14.400,00
4.4.1.3	[0001.2] O2. Lista dotari DOLJ - Zona de camping	63.614,60
4.5	Dotari	0,00
4.6	Active necorporale	0,00
	TOTAL III	**204.665,30**
	IV. Probe tehnologice si teste	
6.2	Probe tehnologice si teste	0,00
	TOTAL IV	**0,00**
TOTAL VALOARE (exclusiv TVA):		**63.006.975,68**
TVA 19%:		**11.971.325,35**
TOTAL VALOARE:		**74.978.301,03**

Beneficiar,
UAT DOLJ,
UAT MEHEDINTI,
UAT OLT

Proiectant,

S.C. Gebes Mproject S.R.L.
ing. Anton Constantin

OBIECTIV: Traseu EuroVelo 6 Mehedinti - Dolj - Olt
OBIECTUL: Obiectul 3 - Traseu cicloturistic amplasat pe raza judetului Olt
Beneficiar: U.A.T. DOLJ, MEHEDINTI, OLT
Proiectant: S.C. GEBES MPROJECT S.R.L.

S.C. GEBES MPROJECT S.R.L IASI
Sat Paun, Comuna Barnova, Strada Colina Paunului, Nr 35E
C.U.I 33227191, J22/906/2014
Telefon: 0747/853.390 E-mail: office.gebes@yahoo.com
Faza: S.F.

F2 - CENTRALIZATORUL cheltuielilor pe obiect si categorii de lucrari

Obiectul Obiectul 3 - Traseu cicloturistic amplasat pe raza judetului Olt

Nr. cap./ subcap. deviz general	Cheltuieli pe categoria de lucrari	Valoare (exclusiv TVA)
		lei
1	2	3
	I. Lucrari de constructii si instalatii	
1.4	Cheltuieli pentru relocarea/protectia utilitatilor	82.687,50
1.4.1	[0001.3] Obiectul 3 - Traseu cicloturistic amplasat pe raza judetului Olt	82.687,50
1.4.1.1	[0001.3.11] O3. RELOCARE/PROTECTIE CONDUCTA GAZ - T5.4	82.687,50
4.1	Constructii si instalatii	13.558.474,09
4.1.1	[0001.3] Obiectul 3 - Traseu cicloturistic amplasat pe raza judetului Olt	13.558.474,09
4.1.1.1	[0001.3.1] O3. Tronson 1.1 - UAT IANCA	4.270.594,39
4.1.1.2	[0001.3.2] O3. Tronson 1.2 - UAT IANCA	851.331,24
4.1.1.3	[0001.3.3] O3. Tronson 2 - UAT GROJDIBODU	1.496.161,89
4.1.1.4	[0001.3.4] O3. Tronson 3 - UAT PADINI	1.855.414,91
4.1.1.5	[0001.3.5] O3. Tronson 4 - UAT ORLEA	1.834.317,81
4.1.1.6	[0001.3.6] O3. Tronson 5.1 - UAT CORABIA	1.597.430,50
4.1.1.7	[0001.3.7] O3. Tronson 5.2 - UAT CORABIA	300.456,80
4.1.1.8	[0001.3.8] O3. Tronson 5.3 - UAT CORABIA	292.154,76
4.1.1.9	[0001.3.9] O3. Tronson 5.4 - UAT CORABIA	539.296,10
4.1.1.10	[0001.3.10] O3. Tronson 5.5 - UAT CORABIA	7.152,32
4.1.1.11	[0001.3.12] O3. Zone de odihna 6,8x8,8 m	514.163,37
	TOTAL I	**13.641.161,59**
	II. Montaj utilaje si echipamente tehnologice	
4.2	Montaj utilaje, echipamente tehnologice si functionale	0,00
	TOTAL II	**0,00**
	III. Procurare	
4.3	Utilaje, echipamente tehnologice si functionale care necesita montaj	0,00
4.4	Utilaje, echipamente tehnologice si functionale care nu necesita montaj si echipamente de transport	56.289,20
4.4.1	[0001.3] Obiectul 3 - Traseu cicloturistic amplasat pe raza judetului Olt	56.289,20
4.4.1.1	[0001.1] O3. Lista dotari OLT - Zone de odihna 6,8x8,8 m	56.289,20
4.5	Dotari	0,00
4.6	Active necorporale	0,00
	TOTAL III	**56.289,20**
	IV. Probe tehnologice si teste	
6.2	Probe tehnologice si teste	0,00
	TOTAL IV	**0,00**
TOTAL VALOARE (exclusiv TVA):		**13.697.450,79**
TVA 19%:		**2.602.515,65**
TOTAL VALOARE:		**16.299.966,44**

1	2	3

Beneficiar,
UAT DOLJ,
UAT MEHEDINTI,
UAT OLT

Proiectant,

S.C. Gebes Mproject S.R.L.
ing. Anton Constantin

S.C. GEBES MPROJECT S.R.L

SAT PAUN, COMUNA BARNOVA, STRADA COLINA PAUNULUI, NR. 35E

C.U.I 33227191, J22/906/2014

TEL: 0747/853.390 E-mail: office.gebes@yahoo.com

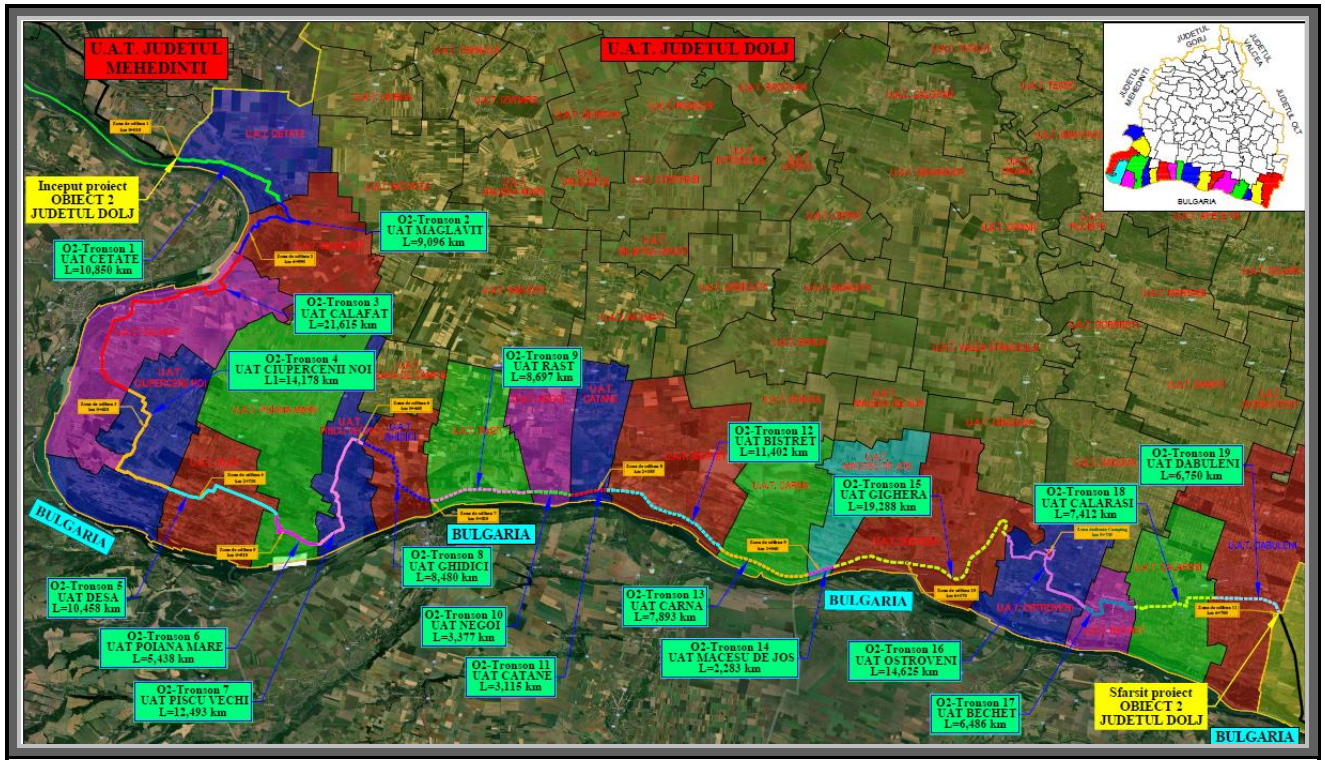
Nr. 01/2025

STUDIU DE FEZABILITATE

TRASEU EUROVELO 6

MEHEDINTI - DOLJ – OLT

OBIECT 2 – TRASEU CICLOTURISTIC AMPLASAT PE RAZA JUDETULUI DOLJ



Beneficiar: U.A.T. DOLJ, MEHEDINTI, OLT

Elaborator: S.C. GEBES MPROJECT S.R.L. - IASI

Faza: S.F. cu elemente de D.A.L.I.

- 2025 -

S.C. GEBES MPROJECT S.R.L
SAT PAUN, COMUNA BARNOVA, STRADA COLINA PAUNULUI, NR. 35E
C.U.I 33227191, J22/906/2014
TEL: 0747/853.390 E-mail: office.gebes@yahoo.com

COLECTIV DE ELABORARE

ŞEF PROIECT

ing. Gheorghe Istrate

PROIECTANTI DE SPECIALITATE

ing. Constantin Anton

ing. Danut Pasniciuc

ing. Andrei Dumitriu

ing. Rasmerita Catalin

ing. Atudosei Daniela

ing. Movila Madalina

ing. Anton Ana-Maria

ing. Miron Claudiu Răzvan

arh. Ionut I. Sescu

ORDINUL ARHITECȚILOR DIN ROMÂNIA
9340
Ionuț-Iosif SESCU
Arhitect cu drept de semnătură

ing. peisagist Claudiu Ivașcu

Drepturi de proprietate intelectuală

În conformitate cu Legea 8/1996, prezenta documentaţie este proprietatea societăţii ***S.C. GEBES MPROJECT S.R.L.*** *şi nu poate fi utilizată decât în scopul pentru care a fost elaborată. Orice reproducere, copiere, împrumutare sau întrebuinţare integrală sau parţială, directă sau indirectă, în alt scop, fără permisiunea proprietarului sau a beneficiarului, acordată legal, în scris, intră sub incidenţa sancţiunilor legale privind drepturile de proprietate intelectuală şi a drepturilor conexe.*

S.C. GEBES MPROJECT S.R.L
SAT PAUN, COMUNA BARNOVA, STRADA COLINA PAUNULUI, NR. 35E
C.U.I 33227191, J22/906/2014
TEL: 0747/853.390 E-mail: office.gebes@yahoo.com

A. PIESE SCRISE

S.C. GEBES MPROJECT S.R.L
SAT PAUN, COMUNA BARNOVA, STRADA COLINA PAUNULUI, NR. 35E
C.U.I 33227191, J22/906/2014
TEL: 0747/853.390 E-mail: office.gebes@yahoo.com

CUPRINS

A. PIESE SCRISE

1. INFORMATII GENERALE PRIVIND OBIECTIVUL DE INVESTITIE 12

1.1. Denumirea obiectivului de investiţii: 12

1.2. Ordonatorul principal de credite/investitor 12

1.3. Ordonatorul de credite (secundar/tertiar) 12

1.4. Beneficiarul investiţiei: 12

1.5. Elaboratorul studiului de fezabilitate: 13

2. SITUATIA EXISTENTA SI NECESITATEA OBIECTIVULUI/PROIECTULUI DE INVESTIŢII 14

2.1. Concluziile studiului de prefezabilitate (in cazul in care a fost elaborat) privind situatia actuala, necesitatea si oportunitatea promovarii obiectivului de investitii si scenariile/ optiunile tehnico economice identificate si propuse spre analiza 14

2.2. Prezentarea contextului: politici, strategii, legislație, acorduri relevante, structuri instituționale și financiare. 14

2.3. Analiza situației existente și identificarea necesităților și a deficiențelor 18

2.4. REGIMUL JURIDIC Al TERENURILOR TRANZITATE DE CATRE TRASEUL CICLOTURISTIC: 46

2.5. Analiza cererii de bunuri si servicii, inclusiv prognoze pe termen mediu si lung privind evolutia cererii, in scopul justificarii necesitatii obiectivului de investitii 55

2.5. Obiective preconizate a fi atinse prin realizarea investiției publice 56

3.IDENTIFICAREA, PROPUNEREA SI PREZENTAREA A MINIMUM DOUA SCENARII/ OPTIUNI TEHNICO-ECONOMICE PENTRU REALIZAREA OBIECTIVULUI DE INVESTITII 57

3.1. Particularitati ale amplasamentului 58

a) Descrierea amplasamentului 58

b) Relatiile cu zone învecinate, accesuri existente și/sau căi de acces posibile 62

c.) Orientari propuse fata de punctele cardinale si fata de punctele de interes naturale sau construite 63

d.) Surse de poluare existente in zona 64

e.) Date climatice si particularitati de relief 64

f.) Existenta unor: 66

g.) caracteristici geofizice ale terenului din amplasament - extras din studiul geotehnic elaborat conform normativelor în vigoare 71

(i) date privind zonarea seismica 71

(ii) date preliminare asupra naturii terenului de fundare, inclusiv presiunea conventionala si nivelul maxim al apelor freatice 73

(iii) date geologice generale 73

3.2. Descrierea din punct de vedere tehnic, constructiv, funcţional-arhitectural şi tehnologic 75

a) Caracteristici tehnice și parametri specifici obiectivului de investiții; 75

b) Categoria și clasa de importanță; 75

c) An/ani/perioade de construire pentru fiecare corp de construcţie 78

d) Valoarea de inventar a construcţiei 78

e) Alţi parametri, în funcţie de specificul şi natura construcţiei existente 78

3.3. Costurile estimative ale investitiei 78

3.4. Studii de specialitate, in functie de categoria şi clasa de importantă a constructiilor,dupa caz: 78

3.5. Grafice orientative de realizare a investitiei 79

3.6. Analiza stării construcției, pe baza concluziilor expertizei tehnice și/sau ale auditului energetic, precum și ale studiului arhitecturalo-istoric în cazul imobilelor care beneficiază de regimul de protecție de monument istoric și al imobilelor aflate în zonele de protecție ale monumentelor istorice sau în zone construite protejate. Se vor evidenția degradările, precum și cauzele principale ale acestora, de exemplu: degradări produse de cutremure, acțiuni climatice, tehnologice, tasări diferențiate, cele rezultate din lipsa de întreținere a construcției, concepția structurală inițială greșită sau alte cauze identificate prin expertiza tehnică. 80

3.7. Starea tehnică, inclusiv sistemul structural şi analiza diagnostic, din punctul de vedere al asigurării cerinţelor fundamentale aplicabile, potrivit legii. 80

4. ANALIZA FIECARUI/FIECAREI SCENARIU/OPTIUNI TEHNICO - ECONOMIC(E) PROPUS(E) 81

4.1. Prezentarea cadrului de analiza, inclusiv specificarea perioadei de referinta si prezentarea scenariului de referinta 81

4.2. Analiza vulnerabilitatilor cauzate de factori de risc, antropici si naturali, inclusiv de schimbari climatice, ce pot afecta investitia 81

4.3. Situatia utilitatilor si analiza de consum 81

4.4. Sustenabilitatea realizarii obiectivului de investitii 81

a. Impactul social si cultural, egalitatea de sanse 81

b.Estimari privind forta de munca ocupata prin realizarea investitiei: in faza de realizare, in faza de operare 82

c. Impactul asupra factorilor de mediu, inclusiv impactul asupra biodiversitatii şi a siturilor protejate, după caz 83

d. Impactul obiectivului de investitie raportat la contextul natural si antropic in care acesta se integreaza, dupa caz 84

e. Respectarea principiului DNSH 86

4.5. Analiza cererii de bunuri şi servicii, care justifica dimensionarea obiectivului de Investitii 88

4.6. Analiza financiara, inclusiv calcularea indicatorilor de performanta financiara: fluxul cumulat, valoarea actualizata neta, rata interna de rentabilitate; sustenabilitatea financiara 89

4.7. Analiza economica, inclusiv calcularea indicatorilor de performanta economica: valoarea actualizata neta, rata interna de rentabilitate şi raportul cost-beneficiu sau,dupa caz, analiza cost-eficacitate 89

4.8. Analiza de senzitivitate 89

4.9. Analiza de riscuri, masuri de prevenire/diminuare a riscurilor 89

5. SCENARIUL/OPTIUNEA TEHNICO-ECONOMIC(A) OPTIM(A), RECOMANDAT(A) 93

5.1. Comparaţia scenariilor/opţiunilor propuse, din punct de vedere tehnic, economic,financiar, al sustenabilităţii şi riscurilor 93

5.2. Selectarea si justificarea scenariului/optiunii optim(e) recomandat(e) 113

5.3. Descrierea scenariului/optiunii optim(e) recomandat(e) privind: 114

a. Obţinerea si amenajarea terenului 114

b. Asigurarea utilităţilor necesare funcţionării obiectivului 114

c. Solutia tehnica, cuprinzand descrierea, din punct de vedere tehnologic, constructiv, tehnic, functional-arhitectural şi economic, a principalelor lucrari pentru investitia de baza, corelata cu nivelul calitativ, tehnic şi de performanta ce rezulta din indicatorii tehnico-economici propusi 114

5.4. Principalii indicatori tehnico-economici aferenti obiectivului de investitii: 169

a. Indicatori maximali, respectiv valoarea totala a obiectului de investitii, exprimata în lei, cu TVA şi, respectiv, fără TVA, din care constructii-montaj (C+M), in conformitate cu devizul general 169

b. Indicatori minimali, respectiv indicatori de performanţa - elemente fizice/capacitati fizice care să indice atingerea tintei obiectivului de investitii - si, după caz, calitativi, in conformitate cu standardele, normativele şi reglementarile tehnice în vigoare 169

c. Indicatori financiari, socioeconomici, de impact, de rezultat/operare, stabiliti in functie de specificul si tinta fiecarui obiectiv de investitii 169

d. Durata estimată de execuţie a obiectivului de investiţii, exprimată în luni 170

5.5. Prezentarea modului în care se asigura conformarea cu reglementarile specific functiunii preconizate din punctul de vedere al asigurarii tuturor cerintelor fundamentale aplicabile constructiei, conform gradului de detaliere al propunerilor tehnice 170

5.6. Nominalizarea surselor de finantare a investitiei publice, ca urmare a analizei financiare si economice 172

6. URBANISM, ACORDURI SI AVIZE CONFORME 173

6.1. Certificatul de urbanism emis în vederea obţinerii autorizaţiei de construire 173

6.2. Extras de carte funciară, cu excepţia cazurilor speciale, expres prevăzute de lege 173

6.3. Actul administrativ al autorităţii competente pentru protecţia mediului, măsuri de diminuare a impactului, masuri de compensare, modalitatea de integrare a prevederilor acordului de mediu în documentatia tehnico-economică 173

6.4. Avize conforme privind asigurarea utilităţilor 173

6.5. Studiu topografic, vizat de către Oficiul de Cadastru şi Publicitate Imobiliară 173

6.6. Avize, acorduri şi studii specifice, după caz, în funcţie de specificul obiectivului de investitii şi care pot condiţiona soluţiile tehnic 173

7. IMPLEMENTAREA INVESTITIEI 174

7.1. Informatii despre entitatea responsabila cu implementarea investitiei 174

7.2. Strategia de implementare, cuprinzand: durata de implementare a obiectivului de investiţii (în luni calendaristice), durata de executie, graficul de implementare a investiţiei, esalonarea investitiei pe ani, resurse necesare 174

7.3. Strategia de exploatare/operare şi întretinere: etape, metode şi resurse necesare 174

7.4. Recomandări privind asigurarea capacitatii manageriale şi institutionale 175

8. CONCLUZII SI RECOMANDARI 177

B. PIESE DESENATE

0	*Plan de incadrare general*
O2.T0	*Plan de incadrare judet Dolj*
O2.T1-01	*Plan de incadrare in zona Tronson 1 U.A.T. CETATE*
O2.T1-02	*Plan de situatie Tronson 1 U.A.T. CETATE*
O2.T1-03	*Profile transversale tip Tronson 1 U.A.T. CETATE*
O2.T1-04	*Profil longitudinal Tronson 1 U.A.T. CETATE*
O2.T2-01	*Plan de incadrare in zona Tronson 2 U.A.T. MAGLAVIT*
O2.T2-02	*Plan de situatie Tronson 2 U.A.T. MAGLAVIT*
O2.T2-03	*Profile transversale tip Tronson 2 U.A.T. MAGLAVIT*
O2.T2-04	*Profil longitudinal Tronson 2 U.A.T. MAGLAVIT*

O2.T3-01	*Plan de incadrare in zona Tronson 3 U.A.T. CALAFAT*
O2.T3.1-02	*Plan de situatie Tronson 3.1 U.A.T. CALAFAT*
O2.T3.1-03	*Profile transversale tip Tronson 3.1 U.A.T. CALAFAT*
O2.T3.1-04	*Profil longitudinal Tronson 3.1 U.A.T. CALAFAT*
O2.T3.2-02	*Plan de situatie Tronson 3.2 U.A.T. CALAFAT*
O2.T3.2-03	*Profile transversale tip Tronson 3.2 U.A.T. CALAFAT*
O2.T3.2-04	*Profil longitudinal Tronson 3.2 U.A.T. CALAFAT*
O2.T3.2-05	*Plan de situatie pasarela peste canal Tronson 3.2 UAT CALAFAT*
O2.T3.2-06	*Dispozitie generala pasarela canal Tronson 3.2 UAT CALAFAT*
O2.T3.3-02	*Plan de situatie Tronson 3.3A & B U.A.T. CALAFAT*
O2.T3.3-03	*Profile transversale tip Tronson 3.3A & B U.A.T. CALAFAT*
O2.T3.3-04	*Profil longitudinal Tronson 3.3A & B U.A.T. CALAFAT*
O2.T3.4-02	*Plan de situatie Tronson 3.4 U.A.T. CALAFAT*
O2.T3.4-03	*Profile transversale tip Tronson 3.4 U.A.T. CALAFAT*
O2.T3.4-04	*Profil longitudinal Tronson 3.4 U.A.T. CALAFAT*
O2.T3.5-02	*Plan de situatie Tronson 3.5 U.A.T. CALAFAT*
O2.T3.5-03	*Profile transversale tip Tronson 3.5U.A.T. CALAFAT*
O2.T3.5-04	*Profil longitudinal Tronson 3.5 U.A.T. CALAFAT*
O2.T4-01	*Plan de incadrare in zona Tronson 4 U.A.T. CIUPERCENII NOI*
O2.T4.1-02	*Plan de situatie Tronson 4.1 U.A.T. CIUPERCENII NOI*
O2.T4.1-03	*Profile transversale tip Tronson 4.1 U.A.T. CIUPERCENII NOI*
O2.T4.1-04	*Profil longitudinal Tronson 4.1 U.A.T. CIUPERCENII NOI*
O2.T4.2-02	*Plan de situatie Tronson 4.2 U.A.T. CIUPERCENII NOI*
O2.T4.2-03	*Profile transversale tip Tronson 4.2 U.A.T. CIUPERCENII NOI*
O2.T4.2-04	*Profil longitudinal Tronson 4.2 U.A.T. CIUPERCENII NOI*
O2.T4.3-02	*Plan de situatie Tronson 4.3 U.A.T. CIUPERCENII NOI*
O2.T4.3-03	*Profile transversale tip Tronson 4.3 U.A.T. CIUPERCENII NOI*
O2.T4.3-04	*Profil longitudinal Tronson 4.3 U.A.T. CIUPERCENII NOI*
O2.T4.4-02	*Plan de situatie Tronson 4.4U.A.T. CIUPERCENII NOI*
O2.T4.4-03	*Profile transversale tip Tronson 4.4 U.A.T. CIUPERCENII NOI*
O2.T4.4-04	*Profil longitudinal Tronson 4.4U.A.T. CIUPERCENII NOI*
O2.T5-01	*Plan de incadrare in zona Tronson 5 U.A.T. DESA*
O2.T5-02	*Plan de situatie Tronson 5 U.A.T. DESA*
O2.T5-03	*Profile transversale tip Tronson 5 U.A.T. DESA*
O2.T5-04	*Profil longitudinal Tronson 5 U.A.T. DESA*
O2.T6-01	*Plan de incadrare in zona Tronson 6 U.A.T. POIANA MARE*
O2.T6.1-02	*Plan de situatie Tronson 6.1 U.A.T. POIANA MARE*
O2.T6.1-03	*Profile transversale tip Tronson 6.1 U.A.T. POIANA MARE*
O2.T6.1-04	*Profil longitudinal Tronson 6.1 U.A.T. POIANA MARE*
O2.T6.2-02	*Plan de situatie Tronson 6.2 U.A.T. POIANA MARE*

O2.T6.2-03 Profile transversale tip Tronson 6.2 U.A.T. POIANA MARE
O2.T6.2-04 Profil longitudinal Tronson 6.2 U.A.T. POIANA MARE

O2.T7-01 Plan de incadrare in zona Tronson 7 U.A.T. PISCU VECHI
O2.T7.1-02 Plan de situatie Tronson 7.1 U.A.T. PISCU VECHI
O2.T7.1-03 Profile transversale tip Tronson 7.1 U.A.T. PISCU VECHI
O2.T7.1-04 Profil longitudinal Tronson 7.1 U.A.T. PISCU VECHI
O2.T7.2-02 Plan de situatie Tronson 7.2 U.A.T. PISCU VECHI
O2.T7.2-03 Profile transversale tip Tronson 7.2 U.A.T. PISCU VECHI
O2.T7.2-04 Profil longitudinal Tronson 7.2 U.A.T. PISCU VECHI
O2.T7.3-02 Plan de situatie Tronson 7.3 U.A.T. PISCU VECHI
O2.T7.3-03 Profile transversale tip Tronson 7.3 U.A.T. PISCU VECHI
O2.T7.3-04 Profil longitudinal Tronson 7.3 U.A.T. PISCU VECHI
O2.T7.4-02 Plan de situatie Tronson 7.4 U.A.T. PISCU VECHI
O2.T7.4-03 Profile transversale tip Tronson 7.4 U.A.T. PISCU VECHI
O2.T7.4-04 Profil longitudinal Tronson 7.4 U.A.T. PISCU VECHI

O2.T8.0-01 Plan de incadrare in zona Tronson 8 U.A.T. GHIDICI
O2.T8.1-02 Plan de situatie Tronson 8.1 U.A.T. GHIDICI
O2.T8.1-03 Profile transversale tip Tronson 8.1 U.A.T. GHIDICI
O2.T8.1-04 Profil longitudinal Tronson 8.1 U.A.T. GHIDICI
O2.T8.2-02 Plan de situatie Tronson 8.2 U.A.T. GHIDICI
O2.T8.2-03 Profile transversale tip Tronson 8.2 U.A.T. GHIDICI
O2.T8.2-04 Profil longitudinal Tronson 8.2 U.A.T. GHIDICI
O2.T8.3-02 Plan de situatie Tronson 8.3 U.A.T. GHIDICI
O2.T8.3-03 Profile transversale tip Tronson 8.3 U.A.T. GHIDICI
O2.T8.3-04 Profil longitudinal Tronson 8.3 U.A.T. GHIDICI
O2.T8.4-02 Plan de situatie Tronson 8.4 U.A.T. GHIDICI
O2.T8.4-03 Profile transversale tip Tronson 8.4 U.A.T. GHIDICI
O2.T8.4-04 Profil longitudinal Tronson 8.4 U.A.T. GHIDICI

O2.T9-01 Plan de incadrare in zona Tronson 9 U.A.T. RAST
O2.T9-02 Plan de situatie Tronson 9 U.A.T. RAST
O2.T9-03 Profile transversale tip Tronson 9 U.A.T. RAST
O2.T9-04 Profil longitudinal Tronson 9 U.A.T. RAST

O2.T10-01 Plan de incadrare in zona Tronson 10 U.A.T. NEGOI
O2.T10-02 Plan de situatie Tronson 10 U.A.T. NEGOI
O2.T10-03 Profile transversale tip Tronson 10 U.A.T. NEGOI
O2.T10-04 Profil longitudinal Tronson 10 U.A.T. NEGOI

O2.T11-01 Plan de incadrare in zona Tronson 11 U.A.T. CATANE
O2.T11-02 Plan de situatie Tronson 11 U.A.T. CATANE
O2.T11-03 Profile transversale tip Tronson 11 U.A.T. CATANE

O2.T11-04 Profil longitudinal Tronson 11 U.A.T. CATANE

O2.T12-01 Plan de incadrare in zona Tronson 12 U.A.T. BISTRET
O2.T12-02 Plan de situatie Tronson 12 U.A.T. BISTRET
O2.T12-03 Profile transversale tip Tronson 12 U.A.T. BISTRET
O2.T12-04 Profil longitudinal Tronson 12 U.A.T. BISTRET

O2.T13-01 Plan de incadrare in zona Tronson 13 U.A.T. CARNA
O2.T13-02 Plan de situatie Tronson 13 U.A.T. CARNA
O2.T13-03 Profile transversale tip Tronson 13 U.A.T. CARNA
O2.T13-04 Profil longitudinal Tronson 13 U.A.T. CARNA

O2.T14-01 Plan de incadrare in zona Tronson 14 U.A.T. MACESU DE JOS
O2.T14-02 Plan de situatie Tronson 14 U.A.T. MACESU DE JOS
O2.T14-03 Profile transversale tip Tronson 14 U.A.T. MACESU DE JOS
O2.T14-04 Profil longitudinal Tronson 14 U.A.T. MACESU DE JOS

O2.T15-01 Plan de incadrare in zona Tronson 15 U.A.T. GIGHERA
O2.T15.1-02 Plan de situatie Tronson 15.1 U.A.T. GIGHERA
O2.T15.1-03 Profile transversale tip Tronson 15.1 U.A.T. GIGHERA
O2.T15.1-04 Profil longitudinal Tronson 15.1 U.A.T. GIGHERA
O2.T15.2-02 Plan de situatie Tronson 15.2 U.A.T. GIGHERA
O2.T15.2-03 Profile transversale tip Tronson 15.2 U.A.T. GIGHERA
O2.T15.2-04 Profil longitudinal Tronson 15.2 U.A.T. GIGHERA
O2.T15.3-02 Plan de situatie Tronson 15.3 U.A.T. GIGHERA
O2.T15.3-03 Profile transversale tip Tronson 15.3 U.A.T. GIGHERA
O2.T15.3-04 Profil longitudinal Tronson 15.3 U.A.T. GIGHERA
O2.T15.4-02 Plan de situatie Tronson 15.4 U.A.T. GIGHERA
O2.T15.4-03 Profile transversale tip Tronson 15.4 U.A.T. GIGHERA
O2.T15.4-04 Profil longitudinal Tronson 15.4 U.A.T. GIGHERA

O2.T16-01 Plan de incadrare in zona Tronson 16 U.A.T. OSTROVENI
O2.T16.1-02 Plan de situatie Tronson 16.1 U.A.T. OSTROVENI
O2.T16.1-03 Profile transversale tip Tronson 16.1 U.A.T. OSTROVENI
O2.T16.1-04 Profil longitudinal Tronson 16.1 U.A.T. OSTROVENI
O2.T16.2-02 Plan de situatie Tronson 16.2 U.A.T. OSTROVENI
O2.T16.2-03 Profile transversale tip Tronson 16.2 U.A.T. OSTROVENI
O2.T16.2-04 Profil longitudinal Tronson 16.2 U.A.T. OSTROVENI
O2.T16.3-02 Plan de situatie Tronson 16.3 U.A.T. OSTROVENI
O2.T16.3-03 Profile transversale tip Tronson 16.3 U.A.T. OSTROVENI
O2.T16.3-04 Profil longitudinal Tronson 16.3 U.A.T. OSTROVENI
O2.T16.4-02 Plan de situatie Tronson 16.4 U.A.T. OSTROVENI
O2.T16.4-03 Profile transversale tip Tronson 16.4 U.A.T. OSTROVENI
O2.T16.4-04 Profil longitudinal Tronson 16.4 U.A.T. OSTROVENI

O2.T16.5-02	*Plan de situatie Tronson 16.5 U.A.T. OSTROVENI*
O2.T16.5-03	*Profile transversale tip Tronson 16.5 U.A.T. OSTROVENI*
O2.T16.5-04	*Profil longitudinal Tronson 16.5 U.A.T. OSTROVENI*
O2.T17-01	*Plan de incadrare in zona Tronson 17 U.A.T. BECHET*
O2.T17.1-02	*Plan de situatie Tronson 17.1 U.A.T. BECHET*
O2.T17.1-03	*Profile transversale tip Tronson 17.1 U.A.T. BECHET*
O2.T17.1-04	*Profil longitudinal Tronson 17.1 U.A.T. BECHET*
O2.T17.2-02	*Plan de situatie Tronson 17.2 U.A.T. BECHET*
O2.T17.2-03	*Profile transversale tip Tronson 17.2 U.A.T. BECHET*
O2.T17.2-04	*Profil longitudinal Tronson 17.2 U.A.T. BECHET*
O2.T17.3-02	*Plan de situatie Tronson 17.3 U.A.T. BECHET*
O2.T17.3-03	*Profile transversale tip Tronson 17.3 U.A.T. BECHET*
O2.T17.3-04	*Profil longitudinal Tronson 17.3 U.A.T. BECHET*
O2.T18-01	*Plan de incadrare in zona Tronson 18 U.A.T. CALARASI*
O2.T18-02	*Plan de situatie Tronson 18 U.A.T. CALARASI*
O2.T18-03	*Profile transversale tip Tronson 18 U.A.T. CALARASI*
O2.T18-04	*Profil longitudinal Tronson 18 U.A.T. CALARASI*
O2.T19-01	*Plan de incadrare in zona Tronson 19 U.A.T. DABULENI*
O2.T19-02	*Plan de situatie Tronson 19 U.A.T. DABULENI*
O2.T19-03	*Profile transversale tip Tronson 19 U.A.T. DABULENI*
O2.T19-04	*Profil longitudinal Tronson 19 U.A.T. DABULENI*

Detalii de executie

O2.D1	*Podet transversal DN500mm*
O2.D2	*Podet transversal DN800mm*
O2.D3	*Podet transversal DN600mm*

S.C. GEBES MPROJECT S.R.L
SAT PAUN, COMUNA BARNOVA, STRADA COLINA PAUNULUI, NR. 35E
C.U.I 33227191, J22/906/2014
TEL: 0747/853.390 E-mail: office.gebes@yahoo.com

1. INFORMATII GENERALE PRIVIND OBIECTIVUL DE INVESTITIE

1.1. Denumirea obiectivului de investiţii:

TRASEU EUROVELO 6 MEHEDINTI - DOLJ – OLT

din Investitia I.4 ,,Implementarea a 3000 km de trasee cicloturistice", finantat din Planul National de Redresare și Reziliența al Romaniei, Componenta 11 - Turism si cultura

OBIECT 2 – TRASEU CICLOTURISTIC AMPLASAT PE RAZA JUDETULUI DOLJ

1.2. Ordonatorul principal de credite/investitor

JUDETUL DOLJ, PRIN CONSILIUL JUDETEAN DOLJ
in calitate de lider de parteneriat

1.3. Ordonatorul de credite (secundar/tertiar)

Nu este cazul

1.4. Beneficiarul investiţiei:

Parteneriatul format din:

UNITATEA ADMINISTRATIV-TERITORIALA (UAT) JUDETUL DOLJ
in calitate de lider de parteneriat

UNITATEA ADMINISTRATIV-TERITORIALA (UAT) JUDETUL MEHEDINTI

UNITATEA ADMINISTRATIV-TERITORIALA (UAT) JUDETUL OLT

și:

Unitatea Administrativ-Teritoriala Comuna Cetate, judetul Dolj
Unitatea Administrativ Teritoriala Comuna Maglavit, judetul Dolj
Unitatea Administrativ-Teritoriala Municipiul Calafat, judetul Dolj
Unitatea Administrativ-Teritoriala Comuna Ciupercenii Noi, judetul Dolj
Unitatea Administrativ-Teritoriala Comuna Desa, judetul Dolj
Unitatea Administrativ Teritoriala Comuna Poiana Mare, judetul Dolj
Unitatea Administrativ Teritoriala Comuna Piscu Vechi, judetul Dolj
Unitatea Administrativ Teritoriala Comuna Ghidici, judetul Dolj
Unitatea Administrativ Teritoriala Comuna Rast, judetul Dolj
Unitatea Administrativ Teritoriala Comuna Negoi, judetul Dolj
Unitatea Administrativ Teritoriala Comuna Catane, judetul Dolj
Unitatea Administrativ Teritoriala Comuna Bistret, judetul Dolj
Unitatea Administrativ Teritoriala Comuna Carna, judetul Dolj
Unitatea Administrativ Teritoriala Comuna Macesu de Jos, judetul Dolj
Unitatea Administrativ Teritoriala Comuna Gighera, judetul Dolj
Unitatea Administrativ Teritoriala Comuna Ostroveni, judetul Dolj
Unitatea Administrativ Teritoriala Oras Bechet, judetul Dolj
Unitatea Administrativ Teritoriala Comuna Calarasi, judetul Dolj
Unitatea Administrativ Teritoriala Oras Dabuleni, judetul Dolj

1.5. Elaboratorul studiului de fezabilitate:

S.C. GEBES MPROJECT S.R.L IASI
Sat Paun, Comuna Barnova, Strada Colina Paunului, Nr 35E
C.U.I 33227191, J22/906/2014
Telefon: 0747/853.390 E-mail: office.gebes@yahoo.com

S.C. GEBES MPROJECT S.R.L
SAT PAUN, COMUNA BARNOVA, STRADA COLINA PAUNULUI, NR. 35E
C.U.I 33227191, J22/906/2014
TEL: 0747/853.390 E-mail: office.gebes@yahoo.com

2. SITUATIA EXISTENTA SI NECESITATEA OBIECTIVULUI/PROIECTULUI DE INVESTIŢII

2.1. Concluziile studiului de prefezabilitate (in cazul in care a fost elaborat) privind situatia actuala, necesitatea si oportunitatea promovarii obiectivului de investitii si scenariile/ optiunile tehnico economice identificate si propuse spre analiza

Nu este cazul – nu a fost realizat un studiu de prefezabilitate

2.2. Prezentarea contextului: politici, strategii, legislație, acorduri relevante, structuri instituționale și financiare.

Avand ca obiectiv strategic sprijinirea transportului durabil prin dezvoltarea infrastructurii de trasee cicloturistice la nivel national, proiectul își propune amenajarea traseului mentionat, care constituie un segment din ruta cicloturistica de rang european Euro Velo 6 Atlantic - Marea Neagra, cu o lungime totala de aproximativ 4.700 de kilometri, avand ca puncte terminus localitatile Nantes (Franta) și Constanta (Romania) și traversand 10 state din spatiul european. Implementarea proiectului „Traseu EuroVelo 6 Mehedinti - Dolj - Olt" are potentialul de a contribui in mod semnificativ la creșterea atractivitatii turistice in cele trei judete, la promovarea intemationala și, in ansamblu, la dezvoltarea zonelor traversate de itinerar, cu importante beneficii pentru comunitatile locale, promovand in același timp transportul verde, durabil.

În urma incheierii unui Acord de parteneriat, unitatile administrativ-teritoriale beneficiare, mai sus mentionate, din judetele Mehedinti, Dolj și Olt, situate intr-o regiune care imbina diverse forme de relief, cu un potential turistic ridicat, precum si cu caracter transfrontalier dunarean, au depus spre finantare Proiectul Cl 1-PIl-5, intitulat „Traseu Euro Velo 6 Mehedinfi -Dolj - Olt".

Proiectul a fost selectat pentru finantare și, in data de 14.02.2023, a fost semnat contractul de finantare nr. 18305, intre Ministerul Dezvoltarii, Lucrarilor Publice și

Administratiei și Judetul Dolj, in calitate de Lider al parteneriatului, contract in valoare totala de 172.937.579,43 lei, inclusiv TVA.

Obiectivul de investitii propune construirea/ amenajarea a aproximativ 357 km de traseu cicloturistic de-a lungul fluviului Dunarea, traseu reprezentat imaginea de mai jos:

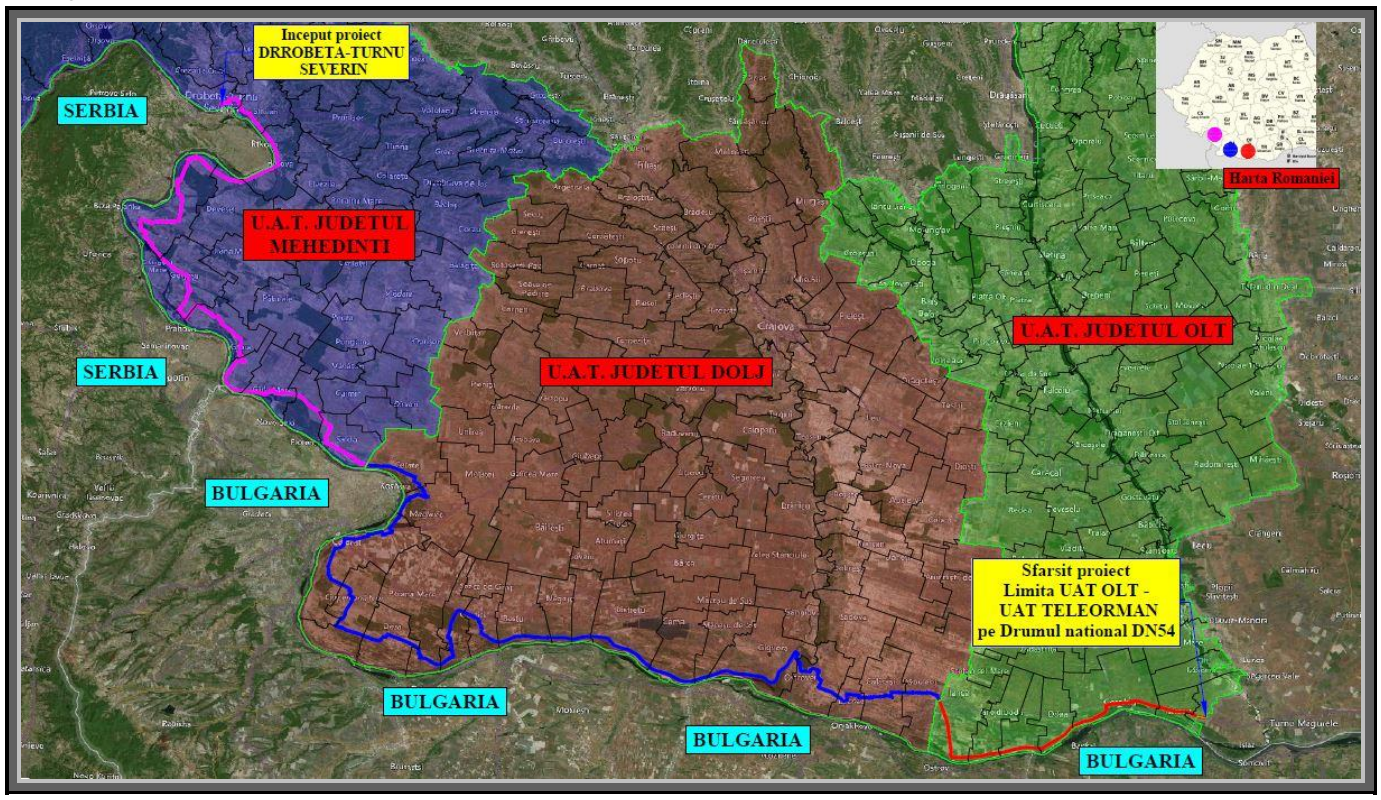


Foto 00. Incadrarea in judet a traseului cicloturistic.

Prin programul de cooperare transfrontaliera Romania - Bulgaria INTERREG VI A 2021 - 2027, traseul cicloturistic Euro Velo 6 reprezinta elementul de integrare strategica a teritoriului transfrontalier eligibil pentru Prioritatea 4: O regiune integrata. Astfel, prin acest program se vor finanta proiecte de promovare a dezvoltarii sociale, economice și de mediu integrate și favorabile incluziunii, a culturii, a patrimoniului natural, a turismului durabil și a securitatii in zona aferenta traseului cicloturistic propus Euro Velo 6 Mehedinti - Dolj – Olt.

S.C. GEBES MPROJECT S.R.L
SAT PAUN, COMUNA BARNOVA, STRADA COLINA PAUNULUI, NR. 35E
C.U.I 33227191, J22/906/2014
TEL: 0747/853.390 E-mail: office.gebes@yahoo.com

DESCRIERE GENERALA INFRASTRUCTURA CICLOTURISM (EUROVELO) SI CONSTRUCTII CONEXE-MEMORIU DE ARHITECTURĂ

1. INTRODUCERE

Prezenta documentație tehnică vizează amenajarea infrastructurii cicloturistice EuroVelo pe teritoriul României, cu accent pe dezvoltarea unor facilități conexe esențiale: zone de odihnă, campinguri, stații de reparații pentru biciclete și sisteme de semnalizare. Obiectivul principal este integrarea armonioasă a acestor amenajări în mediul natural și construit, respectând normativele în vigoare și principiile sustenabilității.

2. ZONE DE ODIHNĂ

Conform standardelor EuroVelo, la fiecare 15 km de traseu vor fi amplasate puncte de odihnă, concepute pentru a oferi confort utilizatorilor și a asigura un nivel minim de dotări.

2.1. Configurație și dotări

- Elemente de mobilier urban: mese și bănci fixe;
- Structuri tip foișor, realizate preponderent din lemn, cu dimensiuni de aproximativ **4 x 6 m** si **2 x 6 m** in zone mai ingustate;
- Alimentare cu energie electrică prin panouri fotovoltaice, acolo unde nu există posibilitatea racordării la rețeaua locală;
- În zonele conectate la utilități, vor fi prevăzute **grupuri sanitare ecologice** și **surse de apă potabilă**;
- Amplasarea va fi realizată fie în localități (adiacent primăriilor, magazinelor, căminelor culturale etc.), fie în extravilan, în proximitatea unor puncte de interes (faleze, diguri, zone împădurite, belvederi).

3. ZONE DE CAMPING

Pentru a asigura facilități de cazare accesibile cicloturiștilor, se vor amenaja campinguri în conformitate cu standardele EuroVelo, la intervale de aporximativ **20-50 km**.

3.1. Configurație generală

Campingurile vor avea o suprafață variabilă între **500 și 2.000 mp**, în funcție de disponibilitatea terenului și cerințele locale. Se vor localiza, pe cât posibil, în **intravilanul localităților**, pentru a beneficia de infrastructura existentă (apă, electricitate, canalizare) și pentru a permite un control mai facil asupra accesului și securității. În situațiile în care se vor amplasa în extravilan, vor fi implementate **soluții alternative** pentru utilități.

3.2. Dotări și compartimentare dupa caz

- **Zonă pentru corturi**: suprafață destinată campării a **10-15 corturi**, cu spații de minim **2 x 2 m/cort** și retrageri de **1-2 m** între unități;
- **Unități tip bungalou**: 2-3 structuri prefabricate, realizate din lemn, metal sau containere modulare, fiecare având dimensiuni de **3 x 5 m**, destinate grupurilor mici sau familiilor;
- **Foișor multifuncțional**: zonă acoperită pentru luat masa, socializare și pregătirea hranei, cu o capacitate de **10-15 persoane** și dimensiuni aproximative de **4 x 6/7 m**;
- **Grupuri sanitare și dușuri**: module tip container, de **3 x 6 m**, echipate cu toalete și dușuri cu alimentare la rețeaua existentă sau prin sisteme alternative (panouri solare, butoaie de stocare apă);
- **Stații de reparații pentru biciclete** și **rasteluri pentru parcare biciclete**, amplasate în zonele de camping și în vecinătatea punctelor de interes.

3.3. Sustenabilitate și integrare peisagistică

- Utilizarea **surse de energie regenerabilă** (panouri fotovoltaice, soluții de încălzire a apei prin panouri solare);
- Implementarea unor **plantări de arbori** pentru umbrire naturală și reducerea impactului termic al zonelor de campare;
- Arhitectura și materialele utilizate vor respecta specificul local, integrându-se în peisajul existent.

4. SEMNALIZARE ȘI MARCAJE

Pentru asigurarea unei orientări eficiente a cicloturiștilor, se vor implementa elemente de semnalizare conform normelor EuroVelo și legislației naționale.

4.1. Indicatoare și panouri informative

- **Marcaje de direcție și confirmare**, dispuse la intersecțiile principale și punctele de schimbare a direcției;

- **Indicatoare adiționale**, care vor include informații despre:
  - Distanța până la următorul oraș sau punct de interes;
  - Conexiuni cu mijloace de transport în comun;
  - Atracții turistice din apropiere;
  - Logo-ul și specificațiile traseului EuroVelo.

4.2. Elemente de orientare naturală

- Pe sectoarele lipsite de vegetație, se vor realiza **aliniamente de arbori**, care vor avea și rol de **marcare naturală** a traseului, conform specificațiilor PNRR.

5. CONCLUZII

Implementarea infrastructurii cicloturistice EuroVelo în România va contribui la dezvoltarea turismului durabil, oferind facilități adecvate pentru cicloturiști, integrate armonios în peisajul natural și construite. Soluțiile propuse respectă principiile sustenabilității și sunt optimizate pentru un buget eficient, menținând în același timp standardele de calitate și siguranță impuse de rețeaua EuroVelo.

2.3. Analiza situației existente și identificarea necesităților și a deficiențelor

Prin Proiectul „Traseu EuroVelo 6 Mehedinti - Dolj - Olt" se propune construirea/amenajarea a cca. 357 km de traseu cicloturistic.

Obiectivul de investitii propune construirea/ amenajarea a aproximativ 357 km de traseu cicloturistic de-a lungul fluviului Dunarea, avand ca punct de inceput localitatea Drobeta-Turnu Severin si ca sfarsit de proiect limita U.A.T. Olt - U.A.T. Teleorman.

Proiectul analizat este structurat pe 3 obiecte, in raport cu judetul tranzitat, dupa cum urmeaza:

Obiect 1 – Traseu cicloturistic amplasat pe raza judetului Mehedinti;
Obiect 2 – Traseu cicloturistic amplasat pe raza judetului Dolj;
Obiect 3 – Traseu cicloturistic amplasat pe raza judetului Olt;

Prezenta documentatie se refera la Obiect 2 – Traseu cicloturistic amplasat pe raza judetului Dolj

Obiectivul de investitii propune construirea/ amenajarea a aproximativ 357 km de traseu cicloturistic Pe raza Judetelor Mehedinti; Dolj si Olt. In ceea ce priveste traseul cicloturistic in judetul DOLJ, acesta are punctul de inceput la limita dintre U.A.T. SALCIA JUDET MEHEDINTI – U.A.T. CETATE JUDET DOLJ (Sfarsit drum de exploatare cu CF51798 si inceput canalt CN527/2 cf 38143) si are punctul

de sfarsit traseu la limita U.A.T. DABULENI, JUDET DOLJ - U.A.T. IANCA, JUDET OLT (sfarsit drum de exploatare DE2383/1 cu CF 54005).

Traseul cicloturistic, de pe raza judetului Dolj, in lungime cumulata de 185,503 km strabate urmatoarele U.A.T. – uri:

Tabel 1

Nr. Crt.	Denumire U.A.T.	Tronson	Lun-gime (km)	Amplasament Traseu cicloturistic
1	U.A.T. Cetate	Tronson 1	10,823	Drumuri de exploatare
2	U.A.T. Maglavit	Tronson 2	9,076	Drumuri de exploatare
3	U.A.T. Calafat	Tronson 3.1	3,492	Drumuri de exploatare
		Tronson 3.2	5,283	Drumuri locale si DN56D
		Tronson 3.3	2,460	Drum national DN56D
		Tronson 3.4	3,095	Strazi mun. Calafat
		Tronson 3.5	8,903	Drum judetean DJ 553
4	U.A.T. Ciupercenii Noi	Tronson 4.1	4,150	Drum Judetean DJ 553
		Tronson 4.2	3,810	Drumuri de exploatare
		Tronson 4.3	1,308	Drumuri de exploatare
		Tronson 4.4	4,910	Drumuri de exploatare
5	U.A.T. Desa	Tronson 5	10,458	Drumuri de exploatare
6	U.A.T. Poiana Mare	Tronson 6.1	1,742	Drumuri de exploatare
		Tronson 6.2	3,696	Dig de protectie al Dunarii
7	U.A.T. Piscu Vechi	Tronson 7.1	0,532	Dig de protectie al Dunarii
		Tronson 7.2	5,027	Drumuri de exploatare
		Tronson 7.3	5,842	Drum comunal DC55
		Tronson 7.4	1,092	Strazi balastate / asfaltate
8	U.A.T. Ghidici	Tronson 8.1	1,735	Drumuri de exploatare
		Tronson 8.2	1,182	Strazi balastate / asfaltate
		Tronson 8.3	2,442	Drumuri de exploatare
		Tronson 8.4	3,121	Dig de protectie al Dunarii
9	U.A.T. Rast	Tronson 9	8,697	Dig de protectie al Dunarii
10	U.A.T. Negoi	Tronson 10	3,377	Dig de protectie al Dunarii
11	U.A.T. Catane	Tronson 11	3,115	Dig de protectie al Dunarii
12	U.A.T. Bistret	Tronson 12	11,400	Dig de protectie al Dunarii, Drum de exploatare si teren neimprejmuit
13	U.A.T. Carna	Tronson 13	7,893	Dig de protectie al Dunarii
14	UAT Macesu de	Tronson 14	2,283	Dig de protectie al Dunarii

Nr. Crt.	Denumire U.A.T.	Tronson	Lun-gime (km)	Amplasament Traseu cicloturistic
	Jos			
15	U.A.T. Gighera	Tronson 15.1	17,407	Dig de protectie al Dunarii
		Tronson 15.2	0,634	Drum National DN55A
		Tronson 15.3	0,922	Dig de protectie al raului Jiu
		Tronson 15.4	0,325	Drum de exploatare
16	U.A.T. Ostroveni	Tronson 16.1	6,281	Drum de exploatare
		Tronson 16.2	1,422	Drum National DN55A
		Tronson 16.3	2.218	Strazi balastate / asfaltate
		Tronson 16.4	3,597	Drum de exploatare
		Tronson 16.5	1,105	Teren intravilan
17	U.A.T. Bechet	Tronson 17.1	1,057	Drumuri vicinale
		Tronson 17.2	4,394	Strazi balastate / asfaltate
		Tronson 17.3	1,035	Drum de exploatare
18	U.A.T. Calarasi	Tronson 18	7,412	Drumuri de exploatare
19	U.A.T. Dabuleni	Tronson 19	6,750	Drumuri de exploatare

1. Traseu cicloturistic - Tronson 1 amplasat pe raza U.A.T. Cetate:

In prezent pe teritoriul administrativ al localitatii CETATE nu exista un traseu cicloturistic. Traseul cicloturistic in lungime de 10,823 km propus pentru a traversa U.A.T. Cetate are ca punct de inceput limita U.A.T. Salcia din judetul Mehedinti si ca punct de sfarsit limita U.A.T. Maglavit. Traseul se afla in extravilanul localitatii Cetate.

Traseul cicloturistic pentru tronsonul propus este la nivel de pamant, cu gropi, valuriri, vegetatie, praf vara si noroi in perioadele ploioase fapt pentru care devine impracticabil pentru biciclisti. Tronsonul de 10,823 km propus se suprapune cu drumuri de exploatare agricola si drumuri balastate situate pe raza U.A.T. CETATE.

Datorita inconvenientelor enumerate circulatia bicicletelor nu se poate desfasoara corespunzator din punct de vedere al sigurantei si confortului.

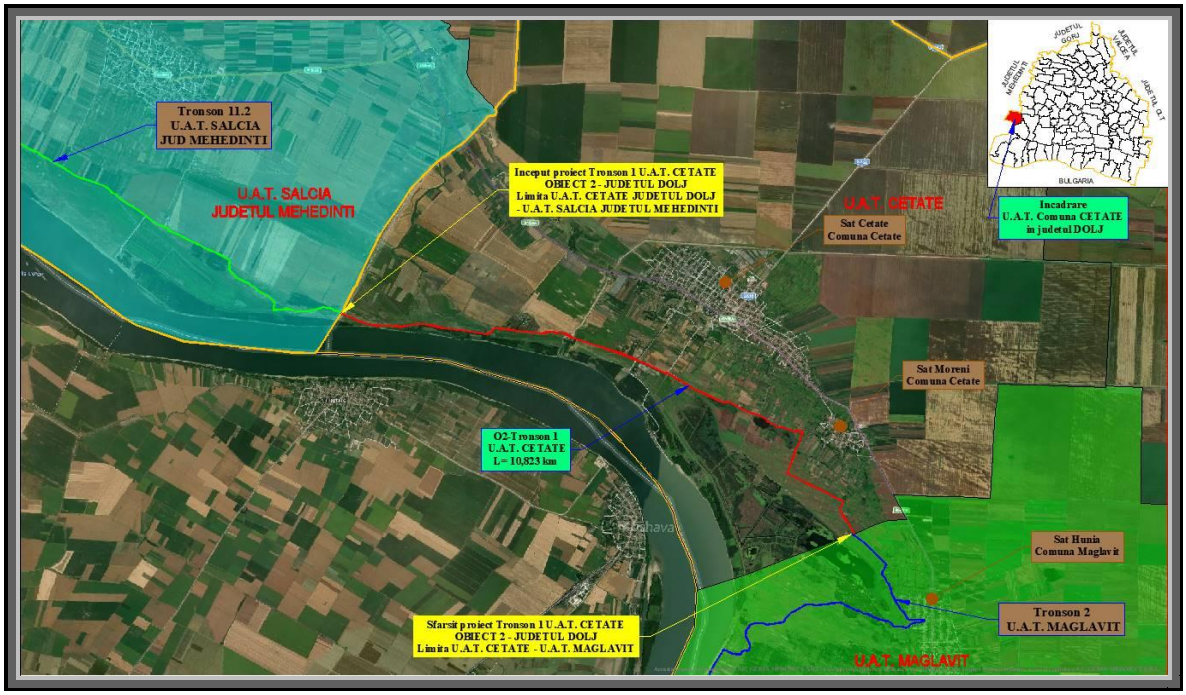


Foto 01. Incadrarea in teritoriul comunei a traseului cicloturistic Tronson 1 - U.A.T. Cetate.



Colaj foto 01. Situatia existenta a traseului cicloturistic Tronson 1 - U.A.T. Cetate

2. Traseu cicloturistic-Tronson 2 amplasat pe raza U.A.T. Maglavit:

In prezent pe teritoriul administrativ al localitatii Maglavit nu exista un traseu cicloturistic. Traseul cicloturistic in lungime de 9,076 km propus pentru a traversa U.A.T. Maglavit are ca punct de inceput limita U.A.T. CETATE si ca punct de sfarsit limita U.A.T. CALAFAT. Traseul se afla in extravilanul si intravilanul localitatii Maglavit.

Traseul cicloturistic pentru tronsonul propus este la nivel de pamant, cu gropi, valuriri, vegetatie, praf vara si noroi in perioadele ploioase fapt pentru care devine impracticabil pentru biciclisti. Tronsonul de 9,076 km propus se suprapune cu digul de protectie al Dunarii si drumuri de exploatare agricola si drumuri balastate situate pe raza U.A.T. MAGLAVIT.

Datorita inconvenientelor enumerate circulatia bicicletelor nu se poate desfasoara corespunzator din punct de vedere al sigurantei si confortului.

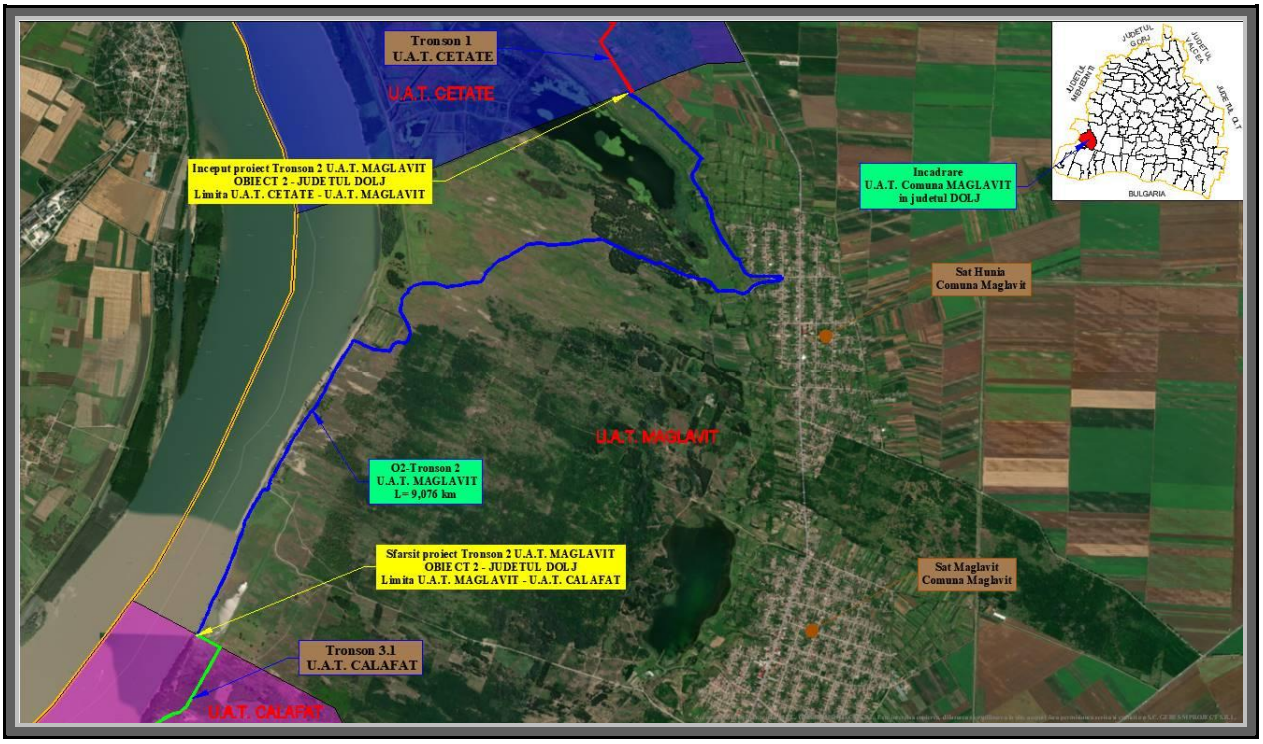


Foto 02. Incadrarea in teritoriul comunei a traseului cicloturistic Tronson 2 - U.A.T. Maglavit.





Colaj foto 02. Situatia existenta a traseului cicloturistic Tronson 2 - U.A.T. Maglavit.

3. Traseu cicloturistic compus din Tronsonele 3.1 – 3.5 amplasat pe raza U.A.T. Calafat:

In prezent pe teritoriul administrativ al localitatii Calafat nu exista un traseu cicloturistic. Traseul cicloturistic in lungime aproximativa de 23,233 km (compus din tronson 3.1 de 3,760 km; tronson 3.2 de 5,300 km; tronson 3.3 de 2,555 km; tronson 3.4 de 3,095 km si tronson 3.5 de 8,930 km) propus pentru a traversa U.A.T. Calafat are ca punct de inceput limita U.A.T. Magalvit si ca punct de sfarsit limita U.A.T. Ciupercenii Noi. Traseul se afla in intravilanul si extravilanul localitatii Calafat.

Traseul cicloturistic pentru tronsonele propuse este la nivel de pamant, cu gropi, valuriri, vegetatie, praf vara si noroi in perioadele ploioase fapt pentru care devine impracticabil pentru biciclisti. Tronsonul 3.1 de 3,760 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri de exploatare existente din extravilanul localitatii Calafat (DE158, De159, DE171 si DE204). Tronsonul 3.2 de 5,300 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor locale existente din intravilanul satului Basarabi al localitatii Calafat (Strada Calea Craiovei/ DN56, Strada Viilor, Strada Campului, Strada Nucilor /DC66, Strada Ciresilor, Strada Padurea Bascov, Strada Caraiman si alte strazi locale). Tronsonul 3.3 de 2,555 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor nationale existente din extravilanul si intavilanul localitatii Calafat DN56/E79. Tronsonul 3.4 in lungime de aproximativ 3,095 km propus se suprapune cu reteaua strazilor locale existente din intavilanul localitatii Calafat (Strada Traian, B-dul Tudor Vladimirescu si strda Cobuz) si tronsonul 3.5 in lungime de 8,930 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor judetene existente din intavilanul si extravilanul localitatii Calafat si a satului Ciupercenii Vechi (drumul judetean DJ553).

Datorita inconvenientelor enumerate circulatia bicicletelor nu se poate desfasoara corespunzator din punct de vedere al sigurantei si confortului.

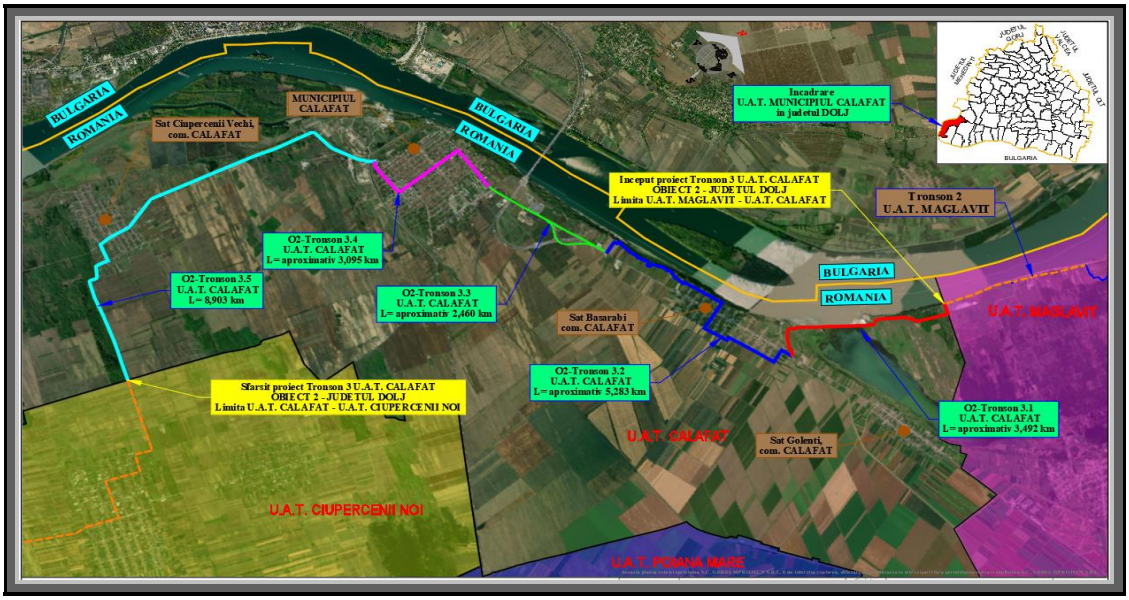


Foto 03. Incadrarea in teritoriul comunei a traseului cicloturistic Tronson 3.1-3.5 - U.A.T. Calafat



Tronson 3.1



Tronson 3.1



Tronson 3.2



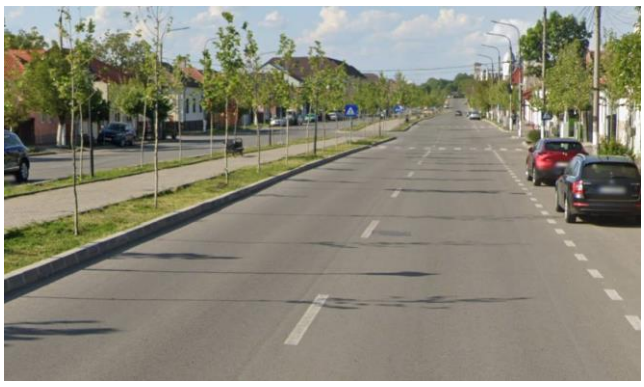
Tronson 3.2



Tronson 3.3



Tronson 3.3



Tronson 3.4



Tronson 3.4



Tronson 3.5



Tronson 3.5

Colaj foto 03. Situatia existenta a traseului cicloturistic Tronson 3.1-3.5 - U.A.T. Calafat

4. Traseu cicloturistic compus din Tronsonele 4.1 - 4.4 amplasat pe raza U.A.T. Ciupercenii Noi:

In prezent pe teritoriul administrativ al localitatii Ciupercenii Noi nu exista un traseu cicloturistic. Traseul cicloturistic de 14,178 (compus din tronson 4.1 de 4,150 km; tronson 4.2 de 3,810 km; tronson 4.3 de 1,308 km si tronson 4.4 de 4,910 km) propus pentru a traversa U.A.T. Ciupercenii Noi are ca punct de inceput limita U.A.T. CALAFAT si ca punct de sfarsit limita U.A.T. DESA. Traseul se afla in extravilanul si intravilanul localitatii Ciupercenii Noi.

Traseul cicloturistic pentru tronsonele propuse este la nivel de pamant, cu gropi, valuriri, vegetatie, praf vara si noroi in perioadele ploioase fapt pentru care devine impracticabil pentru biciclisti. Tronsonul 4.1 de 4,150 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor judetene existente din extravilanul si intravilanul localitatii Ciupercenii Noi (DJ 553). Tronsonul 4.2 de 3,810 km propus se suprapune cu reteaua drumursilor de exploatare existente din extravilanul localitatii Ciupercenii Noi. Tronsonul 4.3 de 1,308 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor de exploatare existente din extravilanul localitatii Ciupercenii Noi pe zona de limita a comunei in granita cu UAT Calafat.. Tronsonul 4.4 de 4,910 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor de exploatare existente din extravilanul localitatii Ciupercenii Noi.

Datorita inconvenientelor enumerate circulatia bicicletelor nu se poate desfasoara corespunzator din punct de vedere al sigurantei si confortului.

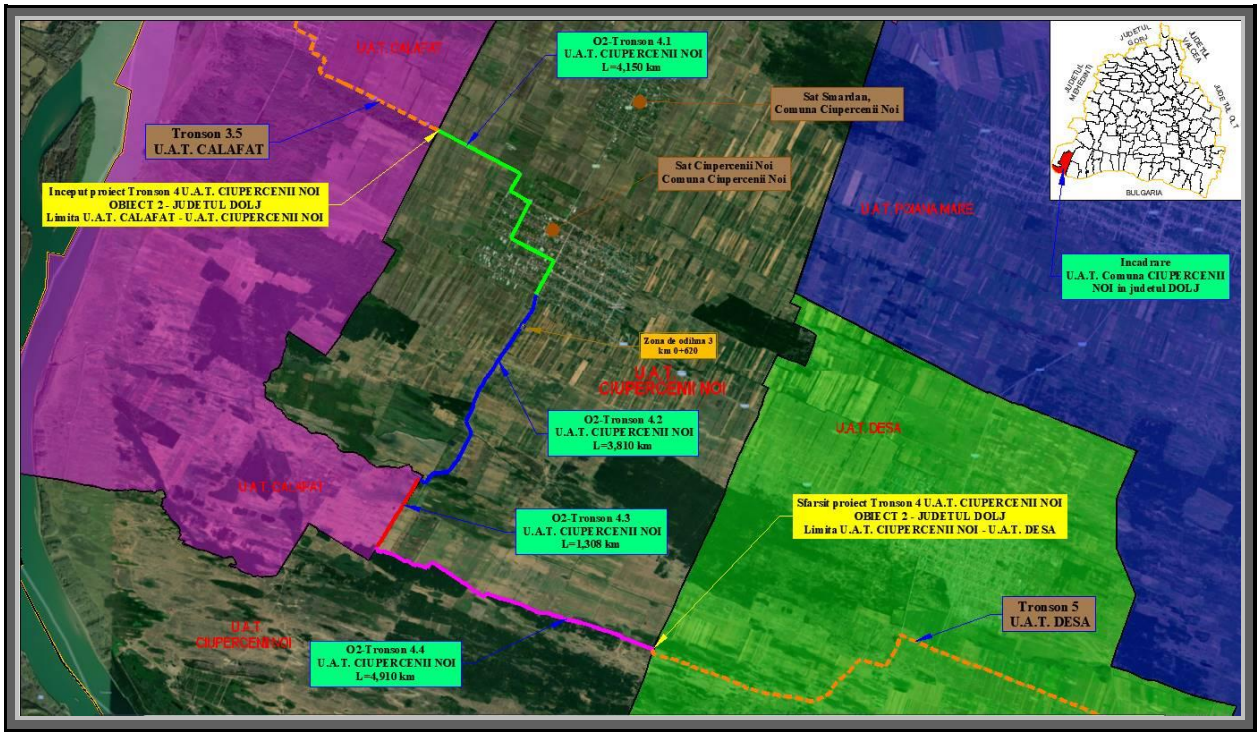


Foto 04. Incadrarea in teritoriul comunei a traseului cicloturistic Tronson 4.1-4.4 - U.A.T. Ciupercenii Noi



Tronson 4.1



Tronson 4.1



Tronson 4.2



Tronson 4.2



Tronson 4.3



Tronson 4.3



Tronson 4.4



Tronson 4.4

Colaj foto 04. Situatia existenta a traseului cicloturistic Tronson 4.1 - 4.4 - U.A.T. Ciupercenii Noi

5. Traseu cicloturistic-Tronson 5 amplasat pe raza U.A.T. Desa:

In prezent pe teritoriul administrativ al localitatii Desa nu exista un traseu cicloturistic. Traseul cicloturistic de 10,458 km propus pentru a traversa U.A.T. DESA are ca psunct de inceput limita U.A.T. CIUPERCENII NOI si ca punct de sfarsit limita U.A.T. POIANA MARE. Traseul se afla in extravilanul localitatii Desa.

Traseul cicloturistic pentru tronsonul propus este la nivel de pamant, cu gropi, valuriri, vegetatie, praf vara si noroi in perioadele ploioase fapt pentru care devine impracticabil pentru biciclisti. Tronsonul de 10,458 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor de exploatare existente din extravilanul localitatii Desa.

Datorita inconvenientelor enumerate circulatia bicicletelor nu se poate desfasoara corespunzator din punct de vedere al sigurantei si confortului.

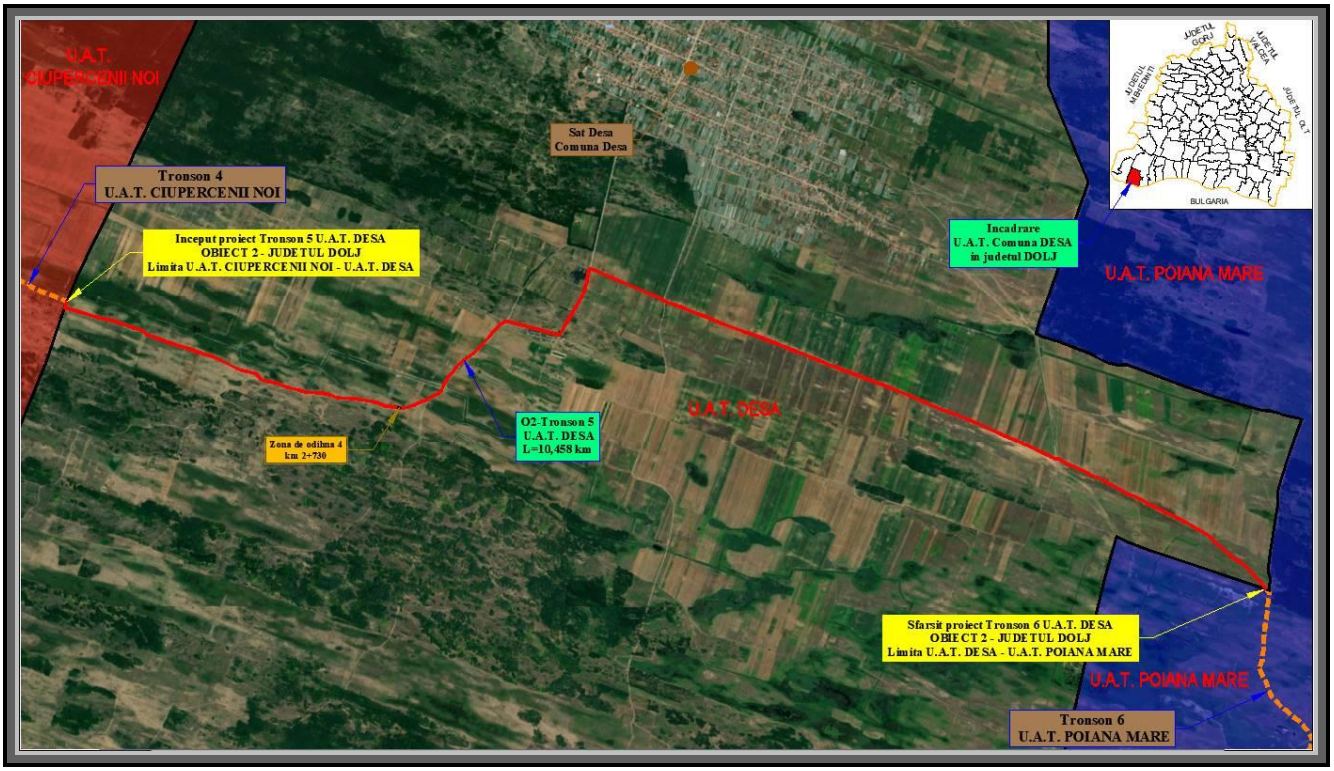


Foto 05. Incadrarea in teritoriul comunei a traseului cicloturistic Tronson 5 U.A.T. Desa.



Colaj foto 5. Situatia existenta a traseului cicloturistic Tronson 5 - U.A.T. Desa.

6. Traseu cicloturistic compus din Tronsoanele 6.1 si 6.2 amplasate pe raza U.A.T. Poiana Mare:

In prezent pe teritoriul administrativ al localitatii Poiana Mare nu exista un traseu cicloturistic. Traseul cicloturistic de 5,438 km (compus din tronson 6.1 de 1.742 km si tronson 6.2 de 3,696 km) propus pentru a traversa U.A.T. Poiana Mare are ca punct de incepust limita U.A.T. DESA si ca punct de sfarsit limita U.A.T. PISCU VECHI. Traseul se afla in extravilanul localitatii Poiana Mare.

Traseul cicloturistic pentru tronsonele propuse este la nivel de pamant, cu gropi, valuriri, vegetatie, praf vara si noroi in perioadele ploioase fapt pentru care devine impracticabil pentru biciclisti. Tronsonul 6.1 de 1,752 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor de exploatare existente din extravilanul localitatii. Tronsonul 6.2 de 3,696 km propus se suprapune cu digul de protectie al Dunarii, situat pe raza U.A.T. Poiana Mare.

Datorita inconvenientelor enumerate circulatia bicicletelor nu se poate desfasoara corespunzator din punct de vedere al sigurantei si confortului.

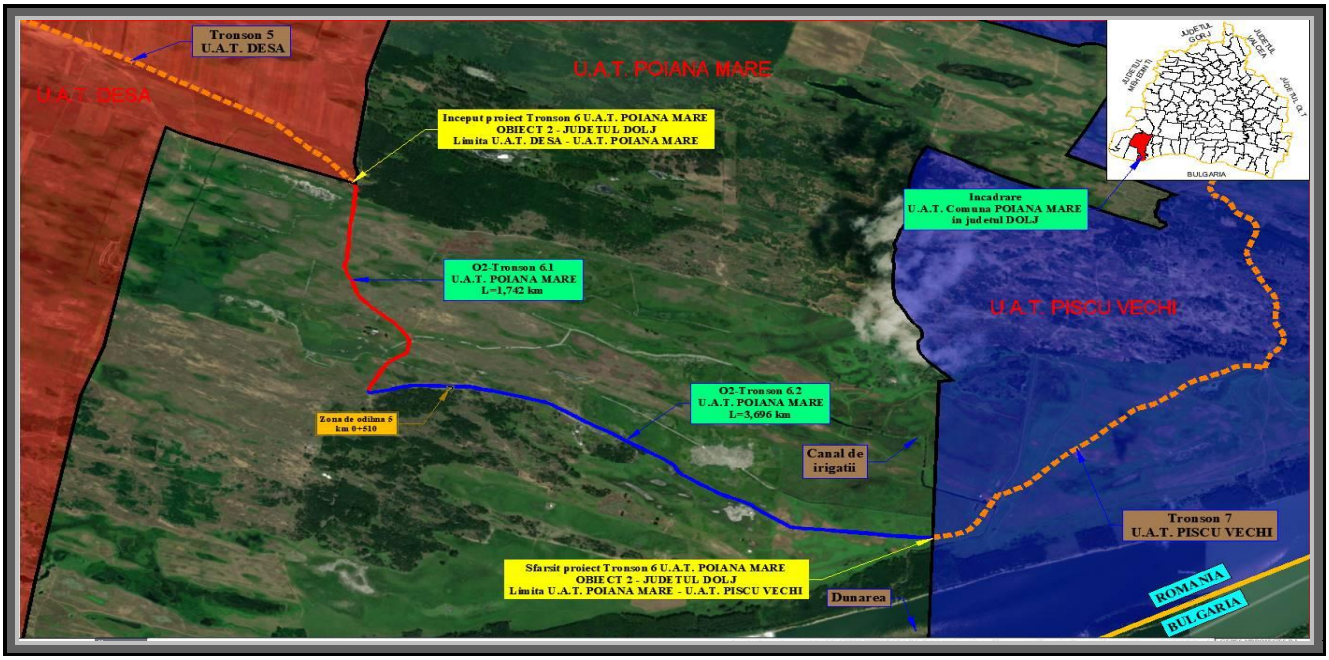


Foto 6. Incadrarea in teritoriul comunei a traseului cicloturistic Tronson 6.1 - 6.2 - U.A.T. Poiana Mare.



Tronson 6.1



Tronson 6.2

Colaj foto 6. Situatia existenta a traseului cicloturistic Tronson 6.1 - 6.2 - U.A.T. Poiana Mare.

7. Traseu cicloturistic compus din Tronsoanele 7.1 - 7.4 amplasate pe raza U.A.T. Piscu Vechi:

In prezent pe teritoriul administrativ al localitatii Piscu Vechi nu exista un traseu cicloturistic. Traseul cicloturistic de 12,493 km (compus din tronson 7.1 de 0,532 km; tronson 7.2 de 5,027 km; tronson 7.3 de 5,842 km si tronson 7.4 de 1,092 km) propus pentru a traversa U.A.T. Piscu Vechi are ca punct de inceput limita U.A.T. POIANA MARE si ca punct de sfarsit limita U.A.T. GHIDICI. Traseul se afla in extravilanul si intravilanul localitatii Piscu Vechi.

Traseul cicloturistic pentru tronsonele propuse este la nivel de pamant, cu gropi, valuriri, vegetatie, praf vara si noroi in perioadele ploioase fapt pentru care devine impracticabil pentru biciclisti. Tronsonul 7.1 de 0,532 km propus se suprapune cu digul de protectie al Dunarii situat pe raza U.A.T. Piscu Vechi. Tronsonul 7.2 de 5,027 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor de exploatare existente din extravilanul localitatii Piscu Vechi. Tronsonul 7.3 de 5,842 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri comunale existente din extravilanul localatii Piscu Vechi (DC 55). Tronsonul 7.4 de 1,092 km propus se suprapune cu reteaua de strazi asfaltate/balastate din intravilanul localitatii Piscu Vechi.

Datorita inconvenientelor enumerate circulatia bicicletelor nu se poate desfasoara corespunzator din punct de vedere al sigurantei si confortului.

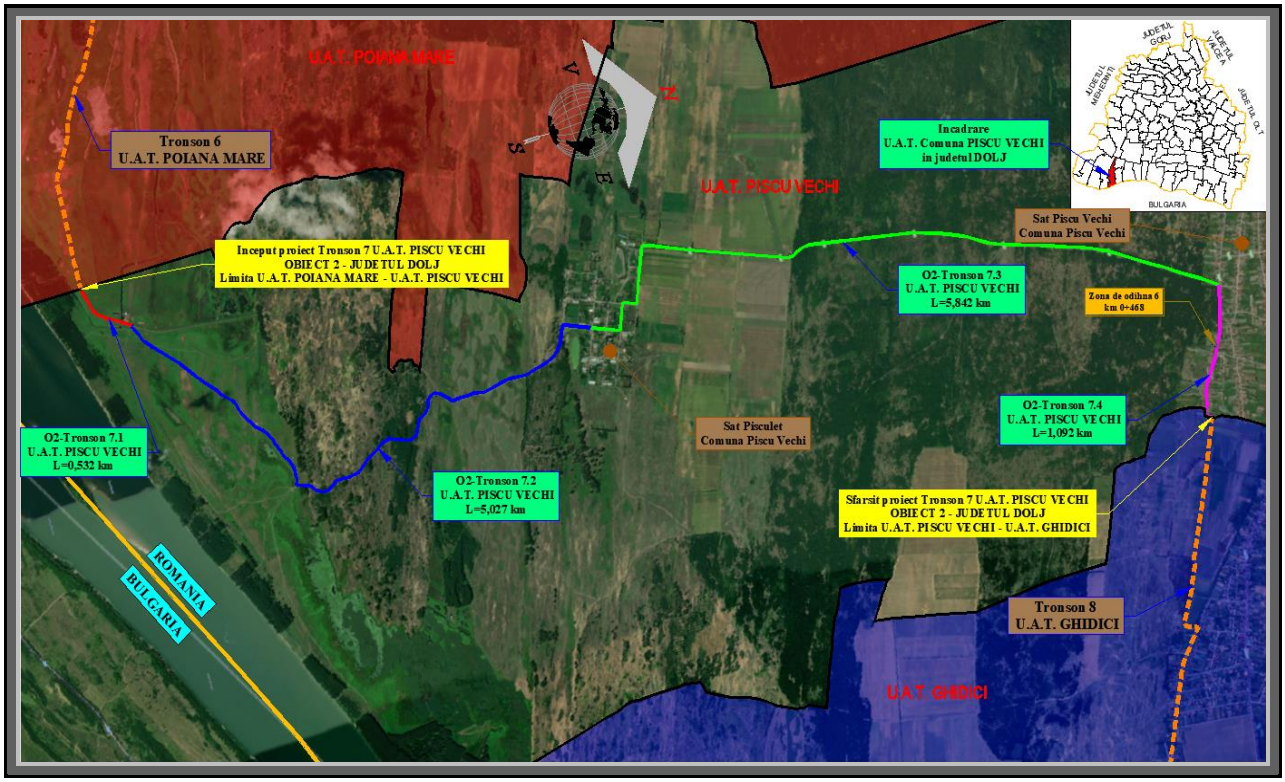


Foto 7. Incadrarea in teritoriul comunei a traseului cicloturistic Tronson 7.1–7.4 UAT Piscu Vechi.



Tronson 7.1



Tronson 7.2



Tronson 7.2



Tronson 7.3



Tronson 7.4



Tronson 7.4

Colaj foto 7. Situatia existenta a traseului cicloturistic Tronson 7.1 - 7.4 - U.A.T. Piscu Vechi.

8. Traseu cicloturistic compus din Tronsoanele 8.1 - 8.4 amplasate pe raza U.A.T. Ghidici:

In prezent pe teritoriul administrativ al localitatii Ghidici nu exista un traseu cicloturistic. Traseul cicloturistic de 8,480 km (compus din tronson 8.1 de 1,735 km; tronson 8.2 de 1,182 km; tronson 8.3 de 2,442 km si tronson 8.4 de 3,121 km) propus pentru a traversa U.A.T. Ghidici are ca punct de inceput limita U.A.T. PISCU VECHI si ca punct de sfarsit limita U.A.T. RAST. Traseul se afla in extravilanul si intravilanul localitatii Ghidici.

Traseul cicloturistic pentru tronsonele propuse este la nivel de pamant, cu gropi, valuriri, vegetatie, praf vara si noroi in perioadele ploioase fapt pentru care devine impracticabil pentru biciclisti. Tronsonul 8.1 de 1,735 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor de exploatare existente din extravilanul localitatii Ghidici. Tronsonul 8.2 de 1,182 km propus se suprapune cu reteaua de strazi asfaltate/balastate din intravilanul localitatii Ghidici. Tronsonul 8.3 de 2,442 km

propus se suprapune cu reteaua drumurilor de exploatare existente din extravilanul localitatii Ghidici. Tronsonul 8.4 de 3,121 km propus se suprapune cu digul de protectie al Dunarii situat pe raza U.A.T. Ghidici.

Datorita inconvenientelor enumerate circulatia bicicletelor nu se poate desfasoara corespunzator din punct de vedere al sigurantei si confortului.

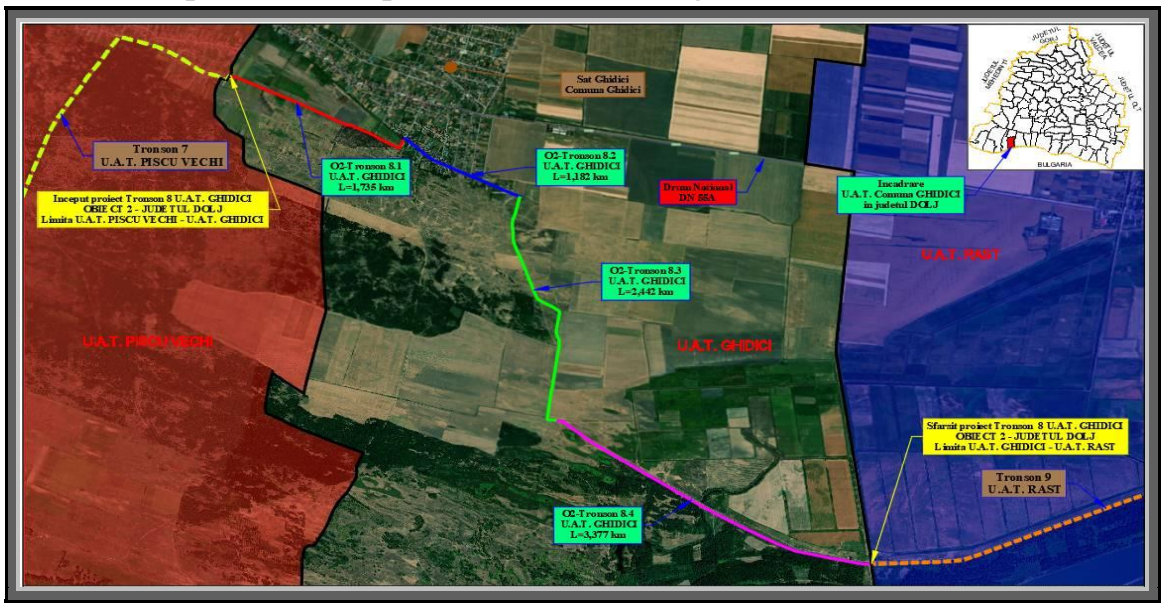


Foto 8. Incadrarea in teritoriul comunei a traseului cicloturistic

Tronson 8.1 – 8.4 U.A.T. Ghidici.



Tronson 8.1



Tronson 8.2



Tronson 8.2



Tronson 8.3



Tronson 8.4



Tronson 8.4

Colaj foto 8. Situatia existenta a traseului cicloturistic Tronson 8.1 - 8.4 - U.A.T. Ghidici.

9. Traseu cicloturistic – Tronson 9 amplasat pe raza U.A.T. Rast:

In prezent pe teritoriul administrativ al localitatii Rast nu exista un traseu cicloturistic. Traseul cicloturistic de 8,697 km propus pentru a traversa U.A.T. RAST are ca punct de inceput limita U.A.T. GHIDICI si ca punct de sfarsit limita U.A.T. NEGOI. Traseul se afla in extravilanul localitatii Rast.

Traseul cicloturistic pentru tronsonul propus este la nivel de pamant, cu gropi, valuriri, vegetatie, praf vara si noroi in perioadele ploioase fapt pentru care devine impracticabil pentru biciclisti. Tronsonul de 8,697 km propus se suprapune cu digul de protectie al Dunarii situat pe raza U.A.T. Rast.

Datorita inconvenientelor enumerate circulatia bicicletelor nu se poate desfasoara corespunzator din punct de vedere al sigurantei si confortului.

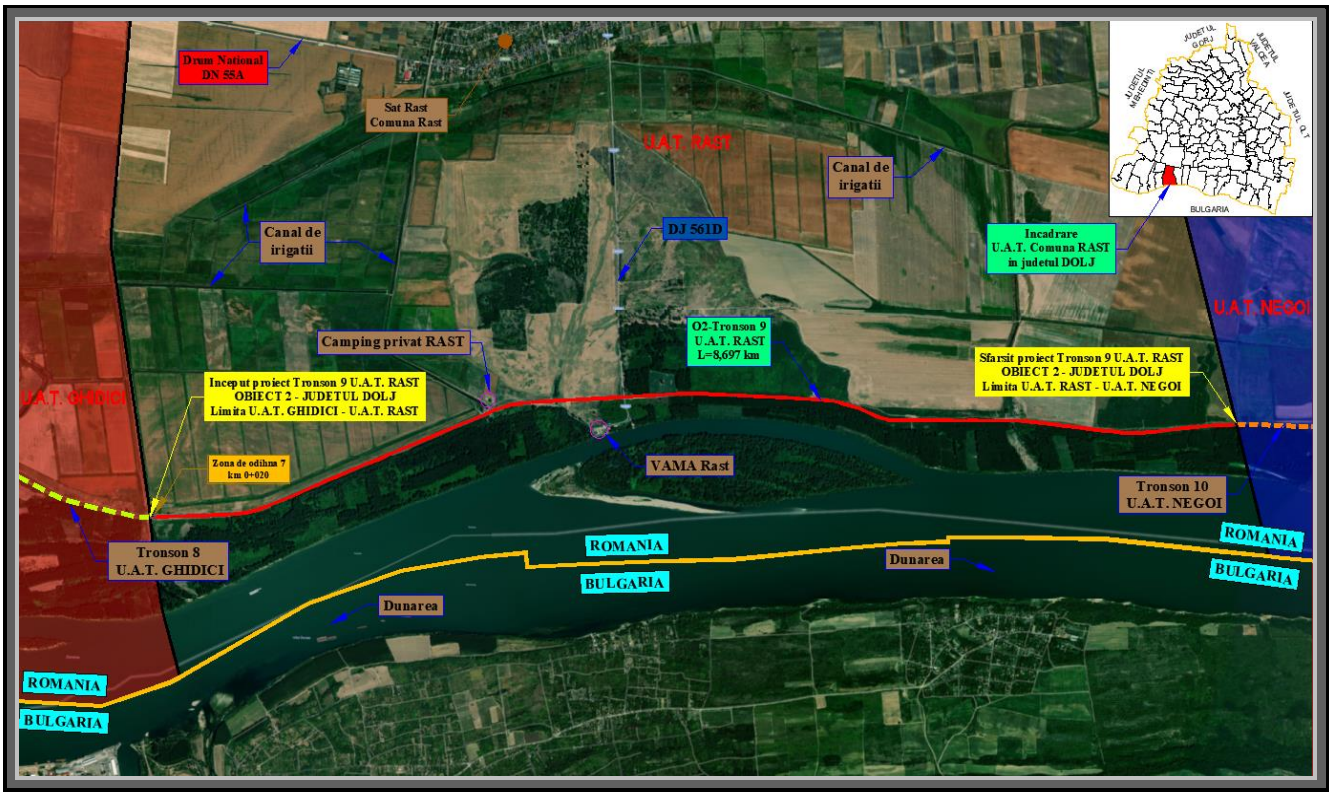


Foto 9. Incadrarea in teritoriul comunei a traseului cicloturistic Tronson 9 - U.A.T. Rast.



Colaj foto 9. Situatia existenta a traseului cicloturistic Tronson 9 - U.A.T. Rast.

10. Traseu cicloturistic – Tronson 10 amplasat pe raza U.A.T. Negoi:

In prezent pe teritoriul administrativ al localitatii Negoi nu exista un traseu cicloturistic. Traseul cicloturistic de 3,377 km propus pentru a traversa U.A.T. NEGOI are ca punct de inceput limita U.A.T. RAST si ca punct de sfarsit limita U.A.T. CATANE. Traseul se afla in extravilanul localitatii Negoi.

Traseul cicloturistic pentru tronsonul propus este la nivel de pamant, cu gropi, valuriri, vegetatie, praf vara si noroi in perioadele ploioase fapt pentru care devine impracticabil pentru biciclisti. Tronsonul de 3,377 km propus se suprapune cu digul de protectie al Dunarii situat pe raza U.A.T. Negoi.

Datorita inconvenientelor enumerate circulatia bicicletelor nu se poate desfasoara corespunzator din punct de vedere al sigurantei si confortului.

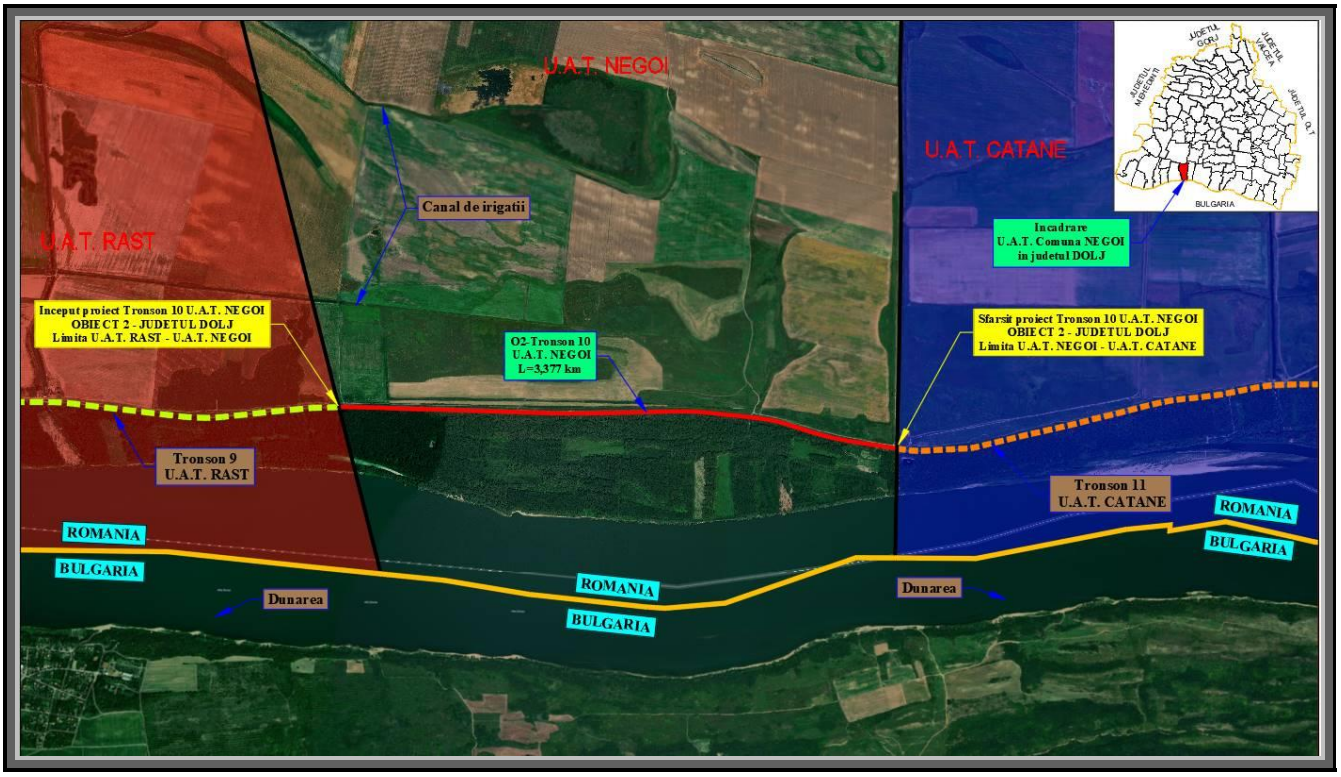


Foto 10. Incadrarea in teritoriul comunei a traseului cicloturistic Tronson 10 - U.A.T. Negoi.



Colaj foto 10. Situatia existenta a traseului cicloturistic Tronson 10 - U.A.T. Negoi.

11. Traseu cicloturistic – Tronson 11 amplasat pe raza U.A.T. Catane:

In prezent pe teritoriul administrativ al localitatii Negoi nu exista un traseu cicloturistic. Traseul cicloturistic de 3,115 km propus pentru a traversa U.A.T. CATANE are ca punct de inceput limita U.A.T. NEGOI si ca punct de sfarsit limita U.A.T. BISTRET. Traseul se afla in extravilanul localitatii Catane.

Traseul cicloturistic pentru tronsonul propus este la nivel de pamant, cu gropi, valuriri, vegetatie, praf vara si noroi in perioadele ploioase fapt pentru care devine impracticabil pentru biciclisti. Tronsonul de 3,115 km propus se suprapune cu digul de protectie al Dunarii situat pe raza U.A.T. Catane.

Datorita inconvenientelor enumerate circulatia bicicletelor nu se poate desfasoara corespunzator din punct de vedere al sigurantei si confortului.

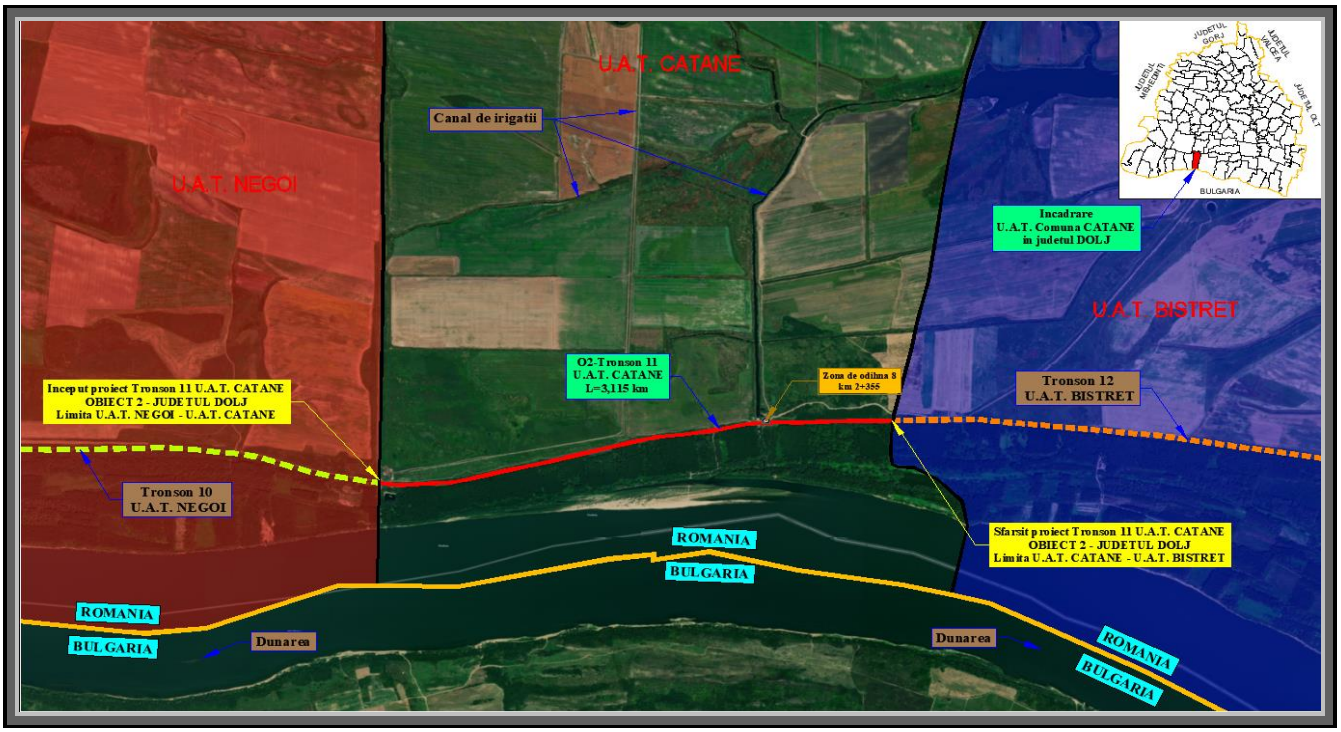


Foto 11. Incadrarea in teritoriul comunei a traseului cicloturistic Tronson 11 - U.A.T. Catane.



Colaj foto 11. Situatia existenta a traseului cicloturistic Tronson 11 - U.A.T. Catane.

12. Traseu cicloturistic – Tronson 12 amplasat pe raza U.A.T. Bistret:

In prezent pe teritoriul administrativ al localitatii Bistret nu exista un traseu cicloturistic. Traseul cicloturistic de 11,400 km propus pentru a traversa U.A.T. BISTRET are ca punct de inceput limita U.A.T. CATANE si ca punct de sfarsit limita U.A.T. CARNA. Traseul se afla in extravilanul localitatii Bistret.

Traseul cicloturistic pentru tronsonul propus este la nivel de pamant, cu gropi, valuriri, vegetatie, praf vara si noroi in perioadele ploioase fapt pentru care devine impracticabil pentru biciclisti. Tronsonul de 11,400 km propus se suprapune cu digul de protectie al Dunarii situat pe raza U.A.T. Bistret iar pentru ocolirea sitului arheologic se va suprapune cu drum de exploatare si un teren neimprejmuit.

Datorita inconvenientelor enumerate circulatia bicicletelor nu se poate desfasoara corespunzator din punct de vedere al sigurantei si confortului.

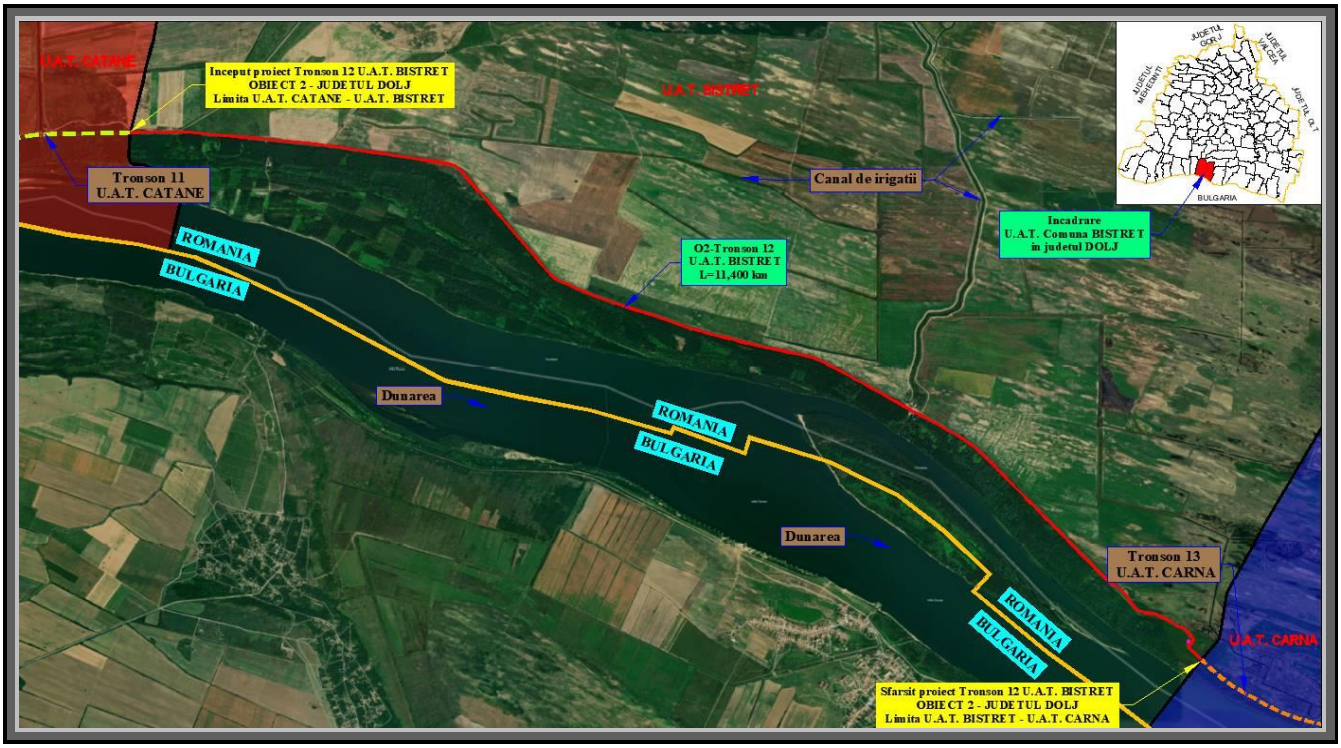


Foto 12. Incadrarea in teritoriul comunei a traseului cicloturistic Tronson 12 - U.A.T. Bistret.



Colaj foto 12. Situatia existenta a traseului cicloturistic Tronson 12 - U.A.T. Bistret

13. Traseu cicloturistic – Tronson 13 amplasat pe raza U.A.T. Carna:

In prezent pe teritoriul administrativ al localitatii Carna nu exista un traseu cicloturistic. Traseul cicloturistic de 7,893 km propus pentru a traversa U.A.T. CARNA are ca punct de inceput limita U.A.T. BISTRET si ca punct de sfarsit limita U.A.T. MACESU DE JOS. Traseul se afla in extravilanul localitatii Carna.

Traseul cicloturistic pentru tronsonul propus este la nivel de pamant, cu gropi, valuriri, vegetatie, praf vara si noroi in perioadele ploioase fapt pentru care devine impracticabil pentru biciclisti. Tronsonul de 7,893 km propus se suprapune cu digul de protectie al Dunarii situat pe raza U.A.T. Carna.

Datorita inconvenientelor enumerate circulatia bicicletelor nu se poate desfasoara corespunzator din punct de vedere al sigurantei si confortului.

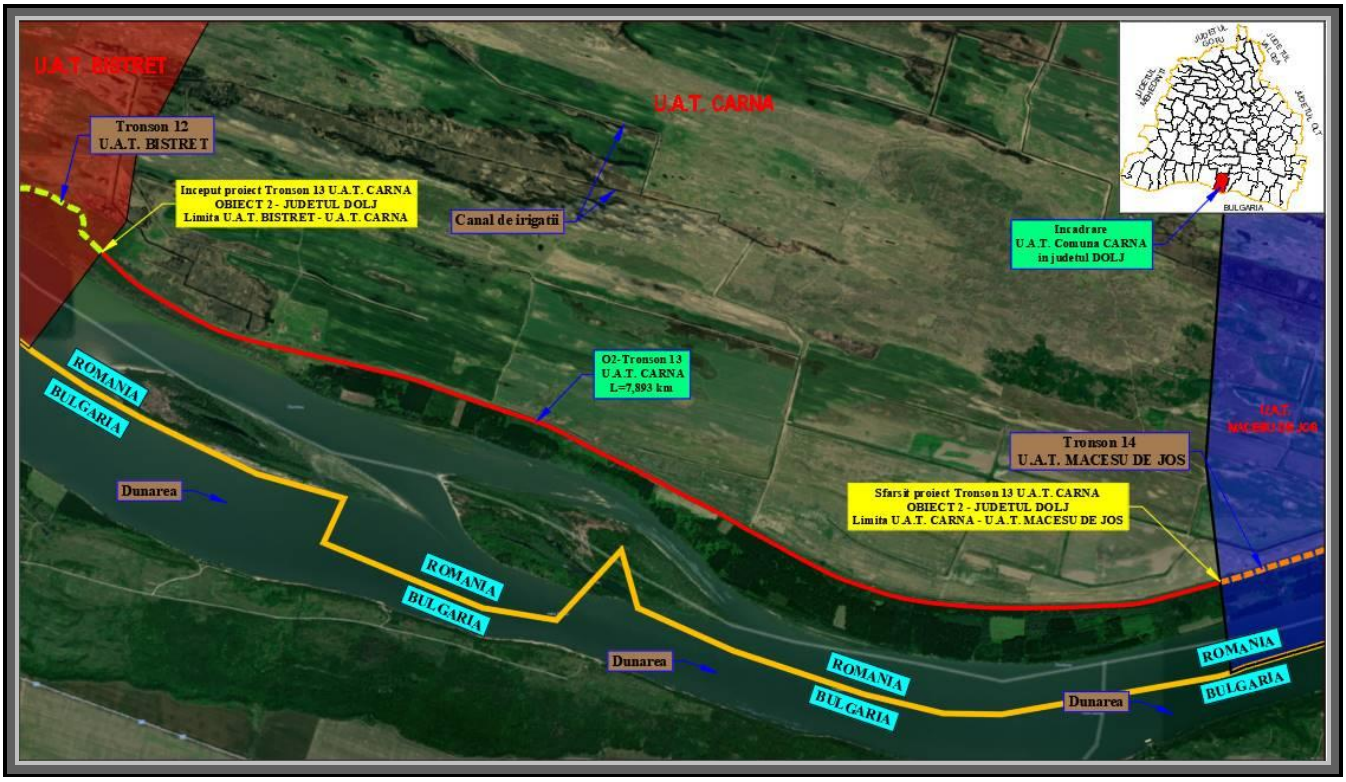


Foto 13. Incadrarea in teritoriul comunei a traseului cicloturistic Tronson 13 - U.A.T. Carna.



Colaj foto 13. Situatia existenta a traseului cicloturistic Tronson 13 - U.A.T. Carna.

14. Traseu cicloturistic – Tronson 14 amplasat pe raza U.A.T. Macesu de Jos:

In prezent pe teritoriul administrativ al localitatii Macesu de Jos nu exista un traseu cicloturistic. Traseul cicloturistic de 2,283 km propus pentru a traversa U.A.T. MACESU DE JOS are ca punct de inceput limita U.A.T. CARNA si ca punct de sfarsit limita U.A.T. GIGHERA. Traseul se afla in extravilanul localitatii Macesu de Jos.

Traseul cicloturistic pentru tronsonul propus este la nivel de pamant, cu gropi, valuriri, vegetatie, praf vara si noroi in perioadele ploioase fapt pentru care devine impracticabil pentru biciclisti. Tronsonul de 2,283 km propus se suprapune cu digul de protectie al Dunarii situat pe raza U.A.T. Macesu de Jos.

Datorita inconvenientelor enumerate circulatia bicicletelor nu se poate desfasoara corespunzator din punct de vedere al sigurantei si confortului.

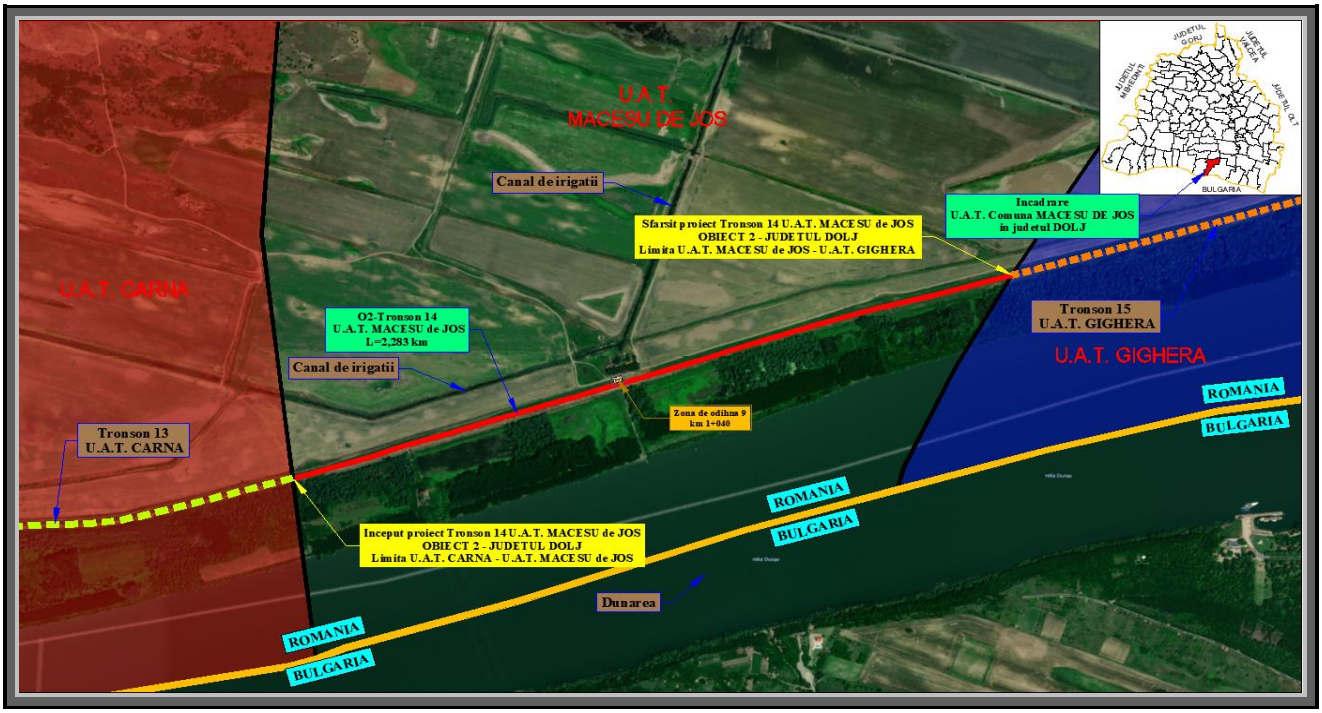


Foto 14. Incadrarea in teritoriul comunei a traseului cicloturistic Tronson 14 - U.A.T. Macesu de Jos.



Colaj foto 14. Situatia existenta a traseului cicloturistic Tronson 14 - U.A.T. Macesu de Jos.

15. Traseu cicloturistic compus din Tronsoanele 15.1 - 15.4 amplasate pe raza U.A.T. Gighera:

In prezent pe teritoriul administrativ al localitatii Gighera nu exista un traseu cicloturistic. Traseul cicloturistic de 19,288 km (compus din tronson 15.1 de 17,407 km; tronson 15.2 de 0,634 km; tronson 15.3 de 0,922 km si tronson 15.4 de 0,325 km) propus pentru a traversa U.A.T. Gighera are ca punct de inceput limita U.A.T. MACESU DE JOS si ca punct de sfarsit limita U.A.T. OSTROVENI. Traseul se afla in extravilanul localitatii Gighera.

Traseul cicloturistic pentru tronsonele propuse este la nivel de pamant, cu gropi, valuriri, vegetatie, praf vara si noroi in perioadele ploioase fapt pentru care devine impracticabil pentru biciclisti. Tronsonul 15.1 de 17,407 km propus se suprapune cu digul de protectie al Dunarii situat pe raza U.A.T. Gighera. Tronsonul 15.2 de 0,634 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri nationale din extravilanul localitatii Gighera (DN55A). Tronsonul 15.3 de 0,922 km propus se suprapune cu digul de protectie al Jiului situat pe raza U.A.T. Gighera. Tronsonul 15.4 de 0,325 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri de exploatare existente din extravilanul localatii Gighera.

Datorita inconvenientelor enumerate circulatia bicicletelor nu se poate desfasoara corespunzator din punct de vedere al sigurantei si confortului.

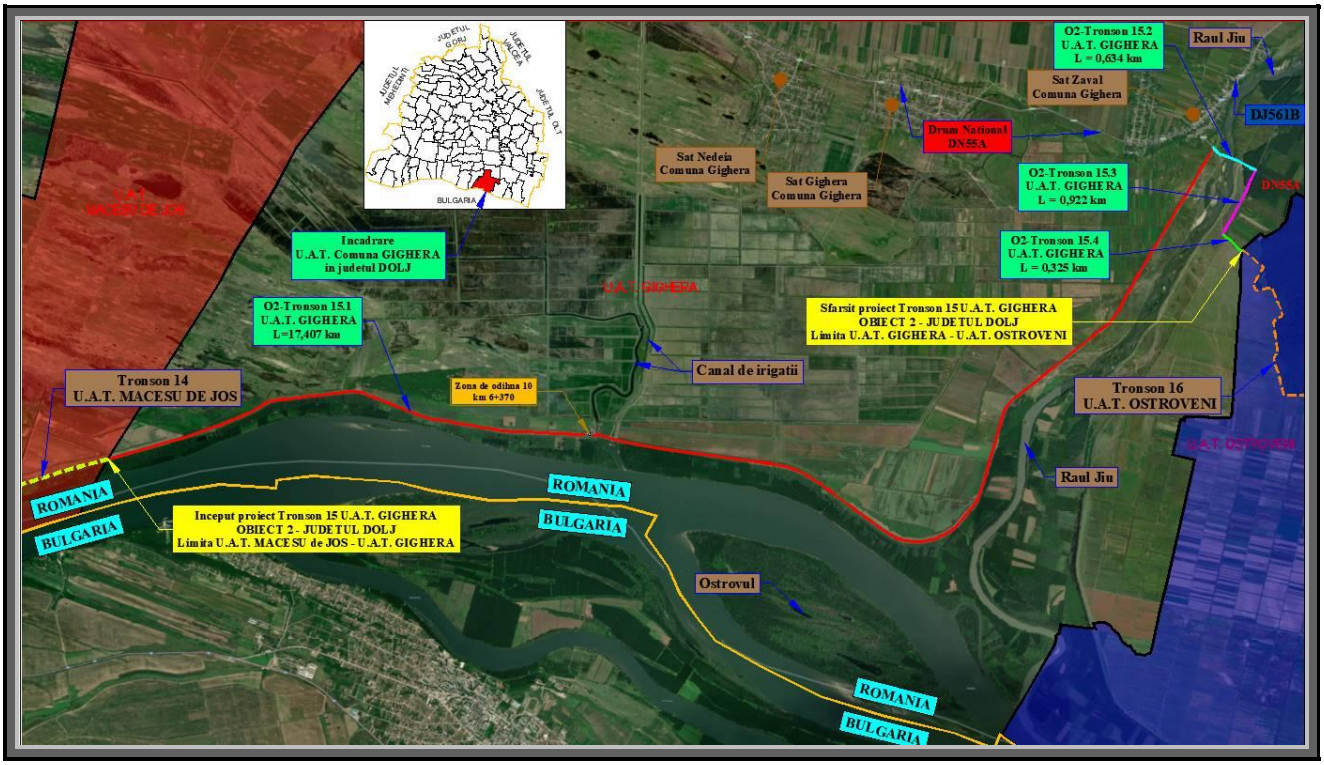


Foto15. Incadrarea in teritoriul comunei a traseului cicloturistic Tronson 15.1-15.4-U.A.T. Gighera



Tronson 15.1



Tronson 15.1



Tronson 15.2



Tronson 15.2



Tronson 15.3



Tronson 15.4

Colaj foto 15. Situatia existenta a traseului cicloturistic Tronson 15.1-15.4 - U.A.T. Gighera.

16. Traseu cicloturistic compus din Tronsoanele 16.1 - 16.4 amplasate pe raza U.A.T. Ostroveni:

In prezent pe teritoriul administrativ al localitatii Ostroveni nu exista un traseu cicloturistic. Traseul cicloturistic de 14,623 km (compus din tronson 16.1 de 6,281 km; tronson 16.2 de 1,422km; tronson 16.3 de 2,218 km; tronson 16.4 de 3,597 km si tronson 16.5 de 1,105 km) propus pentru a traversa U.A.T. Ostroveni are ca punct de inceput limita U.A.T. GIGHERA si ca punct de sfarsit limita U.A.T. BECHET. Traseul se afla in extravilanul si intravilanul localitatii Ostroveni.

Traseul cicloturistic pentru tronsonele propuse este la nivel de pamant, cu gropi, valuriri, vegetatie, praf vara si noroi in perioadele ploioase fapt pentru care devine impracticabil pentru biciclisti. Tronsonul 16.1 de 6,218 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri de exploatare existente din extravilanul localatii Ostroveni. Tronsonul 16.2 de 1,422km se suprapune cu reteaua de drumuri nationale (DN55A). Tronsonul 16.3 de 2,218 km propus se suprapune cu reteaua de strazi balastat/asfaltate din intravilanul localitatii Ostroveni. Tronsonul 16.4 de 3,597 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri de exploatare existente din extravilanul localatii Ostroveni. Tronsonul 16.5 de 1,105 km propus se suprapune cu zona de teren intravilan a localitatii Ostroveni.

Datorita inconvenientelor enumerate circulatia bicicletelor nu se poate desfasoara corespunzator din punct de vedere al sigurantei si confortului.

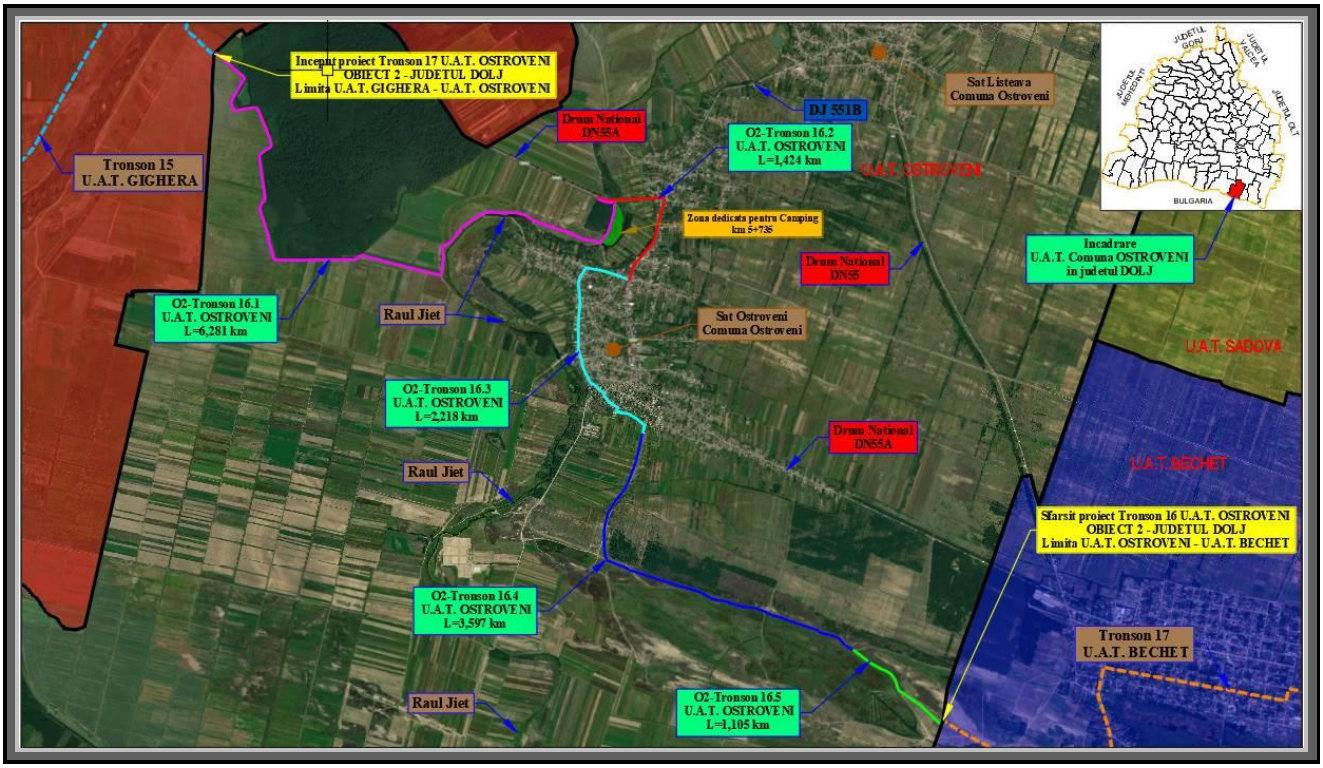


Foto 16. Incadrarea in teritoriul comunei a traseului cicloturistic Tronson 16.1-16.4 - U.A.T. Ostroveni



Tronson 16.1



Tronson 16.1



Tronson 16.2



Tronson 16.2



Tronson 16.3



Tronson 16.3



Tronson 16.4



Tronson 16.4



Tronson 16.5



Tronson 16.5

Colaj foto 16. Situatia existenta a traseului cicloturistic Tronson 16.1 - 16.4 - U.A.T. Ostroveni.

17. Traseu cicloturistic compus din Tronsoanele 17.1 - 17.3 amplasate pe raza U.A.T. Bechet:

In prezent pe teritoriul administrativ al localitatii Bechet nu exista un traseu cicloturistic. Traseul cicloturistic de 6,486 km (compus din tronson 17.1 de 1,057 km; tronson 17.2 de 4,394 km si tronson 17.3 de 1,035 km) propus pentru a traversa U.A.T. Becht are ca punct de inceput limita U.A.T. OSTROVENI si ca punct de sfarsit limita U.A.T. CALARASI. Traseul se afla in extravilanul si intravilanul localitatii Bechet.

Traseul cicloturistic pentru tronsonele propuse este la nivel de pamant, cu gropi, valuriri, vegetatie, praf vara si noroi in perioadele ploioase fapt pentru care devine impracticabil pentru biciclisti. Tronsonul 17.1 de 1,057 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri de exploatare existente din extravilanul localatii Bechet. Tronsonul 17.2 de 4,394 km propus se suprapune cu reteaua de strazi balastat/asfaltate din intravilanul localitatii Bechet. Tronsonul 17.3 de 1,035 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri de exploatare existente din extravilanul localatii Bechet.

Datorita inconvenientelor enumerate circulatia bicicletelor nu se poate desfasoara corespunzator din punct de vedere al sigurantei si confortului.

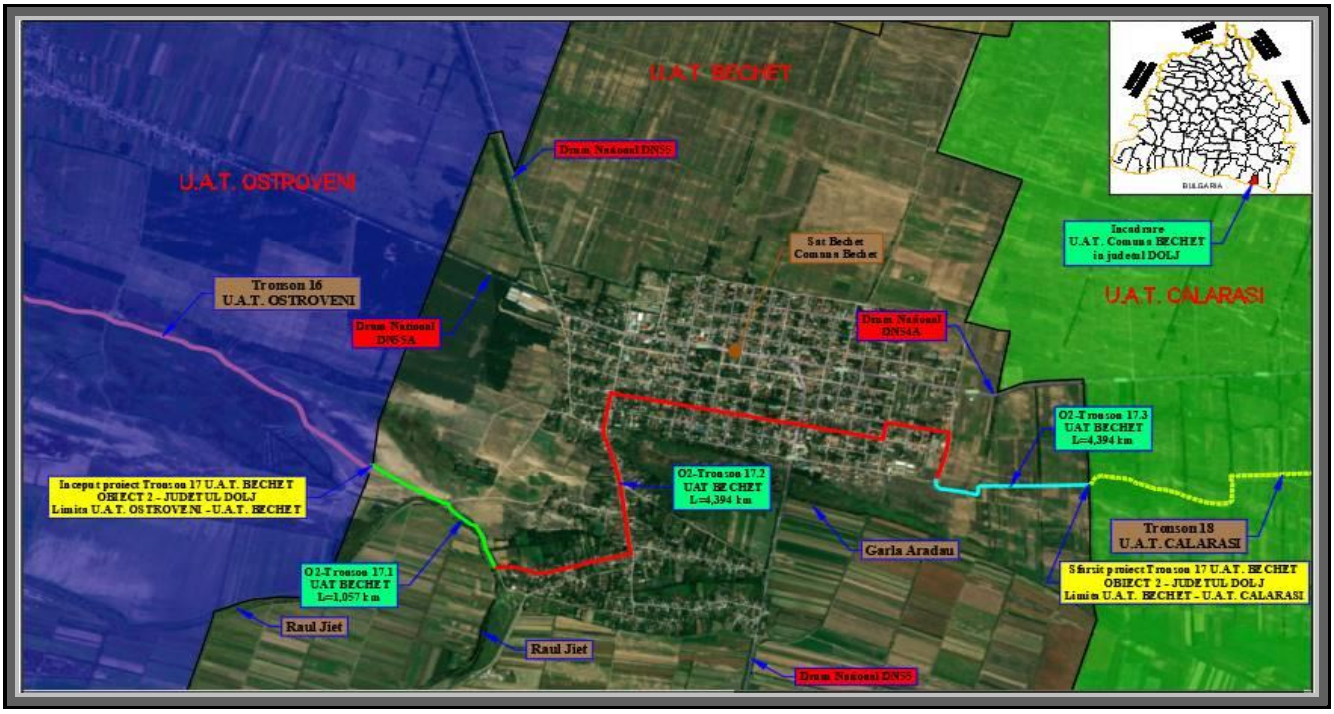


Foto 17. Incadrarea in teritoriul comunei a traseului cicloturistic Tronson 17.1-17.3 - U.A.T. Bechet



Tronson 17.1



Tronson 17.1



Tronson 17.2



Tronson 17.2



Tronson 17.3



Tronson 17.3

Colaj foto 17. Situatia existenta a traseului cicloturistic Tronson 17.1-17.3 - U.A.T. Bechet.

18. Traseu cicloturistic – Tronson 18 amplasat pe raza U.A.T. Calarasi:

In prezent pe teritoriul administrativ al localitatii Calarasi nu exista un traseu cicloturistic. Traseul cicloturistic de 7,412 km propus pentru a traversa U.A.T. CALARASI are ca punct de inceput limita U.A.T. BECHET si ca punct de sfarsit limita U.A.T. DABULENI. Traseul se afla in extravilanul localitatii Calarasi.

Traseul cicloturistic pentru tronsonul propus este la nivel de pamant, cu gropi, valuriri, vegetatie, praf vara si noroi in perioadele ploioase fapt pentru care devine impracticabil pentru biciclisti. Tronsonul de 7,412 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri de exploatare existente din extravilanul localatii Calarasi.

Datorita inconvenientelor enumerate circulatia bicicletelor nu se poate desfasoara corespunzator din punct de vedere al sigurantei si confortului.

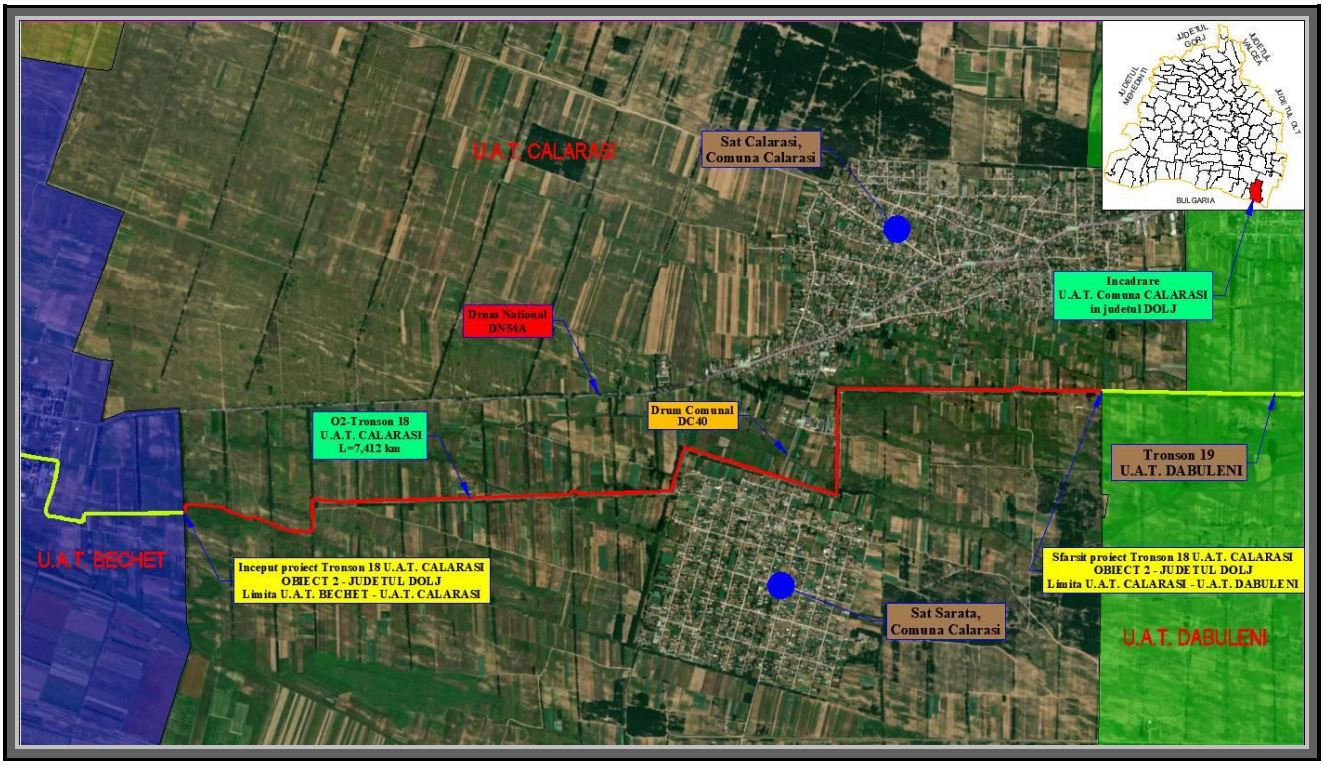


Foto 18. Incadrarea in teritoriul comunei a traseului cicloturistic Tronson 18 - U.A.T. Calarasi



Colaj foto 18. Situatia existenta a traseului cicloturistic Tronson 18 - U.A.T. Calarasi.

19. Traseu cicloturistic – Tronson 19 amplasat pe raza U.A.T. Dabuleni:

In prezent pe teritoriul administrativ al localitatii Dabuleni nu exista un traseu cicloturistic. Traseul cicloturistic de 6,750 km propus pentru a traversa U.A.T. DABULENI are ca punct de inceput limita U.A.T. CALARASI si ca punct de sfarsit limita U.A.T. IANCA judetul OLT. Traseul se afla in extravilanul localitatii Dabuleni.

Traseul cicloturistic pentru tronsonul propus este la nivel de pamant, cu gropi, valuriri, vegetatie, praf vara si noroi in perioadele ploioase fapt pentru care devine impracticabil pentru biciclisti. Tronsonul de 6,750 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri de exploatare existente din extravilanul localatii Dabuleni.

Datorita inconvenientelor enumerate circulatia bicicletelor nu se poate desfasoara corespunzator din punct de vedere al sigurantei si confortului.

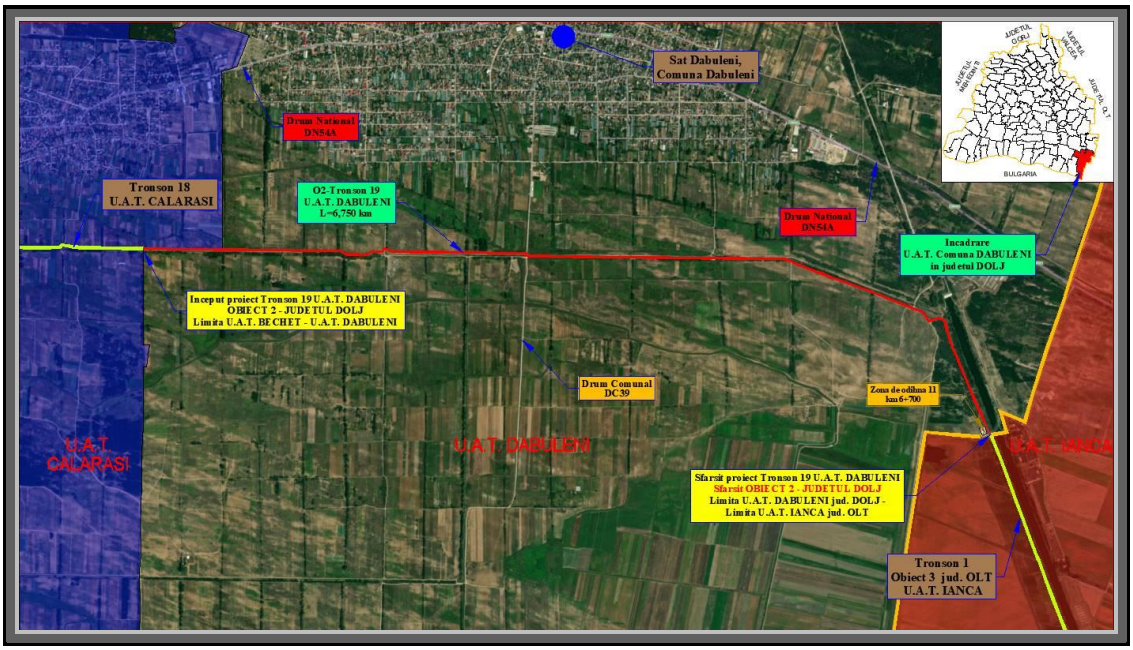


Foto 19. Incadrarea in teritoriul comunei a traseului cicloturistic Tronson 19 - U.A.T. Dabuleni



Colaj foto 19. Situatia existenta a traseului cicloturistic Tronson 19 - U.A.T. Dabuleni.

2.4. REGIMUL JURIDIC Al TERENURILOR TRANZITATE DE CATRE TRASEUL CICLOTURISTIC:

Tabel 2

Nr. crt.	*Unitate administrativ teritoriala tranzitata*	*Categorie functionala teren tranzitat*	*Numar cadastral*	*Proprietar*
1	***Cetate***	*Canal irigatii CN 527/2*	*38143*	*U.A.T. CETATE*
		Drum de exploatare DE 529	*38130*	*U.A.T. CETATE*
		Teren extravilan T73, P525/1	*38119*	*U.A.T. CETATE*
		Calal de irigatii	*40390*	*Statul Roman/ ABA Jiu*
		Teren extravilan	*40389*	*Proprietar in curs de identificare*
		Drum de exploatare DE 592	*40384*	*U.A.T. CETATE*
		Drum Comunal DC 149 Cetate - Cetate Port	*40374*	*U.A.T. CETATE*
		Drum vicinal DE 654 (CF in curs de actualizare)	*51208*	*U.A.T. CETATE*
		Drum de exploatare DE 668	*38969*	*U.A.T. CETATE*
		Drum de exploatare T 86, P 660	*38971*	*U.A.T. CETATE*
		Drum de exploatare DE 671	*38970*	*U.A.T. CETATE*
		Drum de exploatare DE 686	*39113*	*U.A.T. CETATE*
		Drum de exploatare DE 1359	*39111*	*U.A.T. CETATE*
		Drum de exploatare DE 1235	*38529*	*U.A.T. CETATE*
		Drum de exploatare DE 1236	*39566*	*U.A.T. CETATE*
		Drum de exploatare DE 1156	*39567*	*U.A.T. CETATE*
		Drum de exploatare DE 1156	*39852*	*U.A.T. CETATE*
		Drum de exploatare DE 1156	*38480*	*U.A.T. CETATE*
		Drum de exploatare DE 1109	*39825*	*U.A.T. CETATE*
		Drum de exploatare DE 1127	*39824*	*U.A.T. CETATE*
		Drum de exploatare DE 1115	*39821*	*U.A.T. CETATE*
2	***Maglavit***	*Drum de exploatare DE89*	*45919*	*U.A.T. MAGALVIT*
		Drum de exploatare DE90	*46975*	*U.A.T. MAGALVIT*
		Drum de exploatare DE660	*46976*	*U.A.T. MAGALVIT*
		Drum de exploatare DE660	*46451*	*U.A.T. MAGALVIT*
		Str Ion Luca Caragiale	*41523*	*U.A.T. MAGALVIT*
		Strada Burebista	*42103*	*U.A.T. MAGALVIT*
		Drum comunal DC26	*42101*	*U.A.T. MAGALVIT*
		Drum de exploatare DE657	*46456*	*U.A.T. MAGALVIT*
		Drum de exploatare DE254	*40550*	*U.A.T. MAGALVIT*
		Teren extravilan T 28, P 266/4	*40554*	*U.A.T. DOLJ*
		Teren extravilan T 28, P 266/3	*40553*	*U.A.T. DOLJ*
		Teren extravilan T 28, P 266/2	*40552*	*U.A.T. DOLJ*

Nr. crt.	*Unitate administrativ teritoriala tranzitata*	*Categorie functionala teren tranzitat*	*Numar cadastral*	*Proprietar*
		Drum de exploatare DE289	*40557*	*U.A.T. MAGALVIT*
		Drum de exploatare DE613	*40727*	*U.A.T. MAGALVIT*
		Drum de exploatare DE613/1	*40729*	*U.A.T. MAGALVIT*
		DC PETRACHE LUPU	*40786*	*U.A.T. MAGALVIT*
		Drum de exploatare DE668	*40793*	*U.A.T. MAGALVIT*
3	***Calafat***	*Drum de exploatare DE205*	*37271*	*U.A.T. CALAFAT*
		Drum de exploatare DE204	*37301*	*U.A.T. CALAFAT*
		Drum de exploatare DE174	*37287*	*U.A.T. CALAFAT*
		Drum de exploatare DE171	*37292*	*U.A.T. CALAFAT*
		Drumul național DN56	*31626*	*STATUL ROMAN / D.R.D.P. CRAIOVA*
		Drumul național DN56	*31678*	*STATUL ROMAN / D.R.D.P. CRAIOVA*
		Strada Brutariei	*35729*	*U.A.T. CALAFAT*
		Strada Câmpului tronson 2	*35891*	*U.A.T. CALAFAT*
		Strada Nucilor tronson 2	*35739*	*U.A.T. CALAFAT*
		Strada Câmpului tronson 1	*35821*	*U.A.T. CALAFAT*
		Strada Ciresilor, Tronson 2	*35731*	*U.A.T. CALAFAT*
		Drumul național DN56	*31678*	*STATUL ROMAN*
		Strada Ciresilor, Tronson 1	*35831*	*U.A.T. CALAFAT*
		Strada Padurea Bascov	*35737*	*U.A.T. CALAFAT*
		Strada Caraiman, Tronson 1	*36617*	*U.A.T. CALAFAT*
		Teren neproductiv	*37270*	*U.A.T. CALAFAT*
		Drum de exploatare DE16	*37268*	*U.A.T. CALAFAT*
		Drumul național DN56	*31687*	*STATUL ROMAN / D.R.D.P. CRAIOVA*
		Drumul național DN56D	*37404*	*STATUL ROMAN / D.R.D.P. CRAIOVA*
		Drumul național DN56D	*31396*	*STATUL ROMAN / D.R.D.P. CRAIOVA*
		Drumul național DN56D	*32360*	*STATUL ROMAN / D.R.D.P. CRAIOVA*
		Drumul național DN56D	*32377*	*STATUL ROMAN / D.R.D.P. CRAIOVA*
		Drumul național DN56D	*32380*	*STATUL ROMAN / D.R.D.P. CRAIOVA*
		Drumul național DN56D	*32383*	*STATUL ROMAN / D.R.D.P. CRAIOVA*
		Drumul național DN56D	*32379*	*STATUL ROMAN / D.R.D.P. CRAIOVA*
		Drumul național DN56D	*32365*	*STATUL ROMAN /*

Nr. crt.	*Unitate administrativ teritoriala tranzitata*	*Categorie functionala teren tranzitat*	*Numar cadastral*	*Proprietar*
				D.R.D.P. CRAIOVA
		Drumul național DN56D	*32366*	*STATUL ROMAN / D.R.D.P. CRAIOVA*
		Drumul național DN56D	*30193*	*STATUL ROMAN / D.R.D.P. CRAIOVA*
		Drumul național DN56D	*32362*	*STATUL ROMAN / D.R.D.P. CRAIOVA*
		Drumul național DN56D	*31745*	*STATUL ROMAN / D.R.D.P. CRAIOVA*
		Drumul național DN56D	*32384*	*STATUL ROMAN / D.R.D.P. CRAIOVA*
		Drumul național DN56D	*32353*	*STATUL ROMAN / D.R.D.P. CRAIOVA*
		Drumul național DN56D	*30107*	*STATUL ROMAN / D.R.D.P. CRAIOVA*
		Drumul național DN56D	*30108*	*STATUL ROMAN / D.R.D.P. CRAIOVA*
		Drumul național DN56D	*32407*	*STATUL ROMAN / D.R.D.P. CRAIOVA*
		Drumul național DN56D	*32403*	*STATUL ROMAN / D.R.D.P. CRAIOVA*
		Drumul național DN56D	*In curs de intabulare*	
		Strada Traian	*32080*	*U.A.T. CALAFAT*
		B-dul Tudor Vladimirescu	*33000*	*U.A.T. CALAFAT*
		B-dul Tudor Vladimirescu	*33023*	*U.A.T. CALAFAT*
		B-dul Horia Closca si Crisan	*32786*	*U.A.T. CALAFAT*
		B-dul Tudor Vladimirescu	*33022*	*U.A.T. CALAFAT*
		B-dul Tudor Vladimirescu	*33024*	*U.A.T. CALAFAT*
		B-dul Tudor Vladimirescu	*33001*	*U.A.T. CALAFAT*
		Strada Anul 1907	*37449*	*U.A.T. CALAFAT*
		B-dul Tudor Vladimirescu	*33021*	*U.A.T. CALAFAT*
		Strada Cobuz	*35883*	*U.A.T. CALAFAT*
		Strada Dunarii	*35914*	*U.A.T. CALAFAT*
		Strada Cobuz	*35879*	*U.A.T. CALAFAT*
		Strada Bateria Mircea	*35315*	*U.A.T. CALAFAT*
		Drumul județean DJ553	*35315*	*CONSILIUL JUDETEAN DOLJ*
		Drumul județean DJ553	*35353*	*CONSILIUL JUDETEAN DOLJ*
4	***Ciupercenii Noi***	*Drumul județean DJ553*	*34490*	*CONSILIUL*

Nr. crt.	*Unitate administrativ teritoriala tranzitata*	*Categorie functionala teren tranzitat*	*Numar cadastral*	*Proprietar*
				JUDETEAN DOLJ
		Drum de exploatare DE1073	*30169*	*U.A.T. CIUPECENII NOI*
		Drum de exploatare DE1366	*43371*	*U.A.T. CIUPECENII NOI*
		Drum de exploatare DE1362	*43730*	*U.A.T. CIUPECENII NOI*
		Drum de exploatare DE1284 - Tr. 1	*43739*	*U.A.T. CIUPECENII NOI*
		Drumul de exploatare DE 1283	*44255*	*U.A.T. CIUPECENII NOI*
5	***Desa***	*Drum de exploatare DE1266/1*	*31823*	*U.A.T. DESA*
		Drum de exploatare DE1167/1	*31815*	*U.A.T. DESA*
		Drum de exploatare DE907/1	*31807*	*U.A.T. DESA*
		Drum de exploatare DE907	*31809*	*U.A.T. DESA*
		Drum de exploatare DE906	*31808*	*U.A.T. DESA*
		Drum de exploatare DE781	*31806*	*U.A.T. DESA*
		Drum de exploatare DE852	*31801*	*U.A.T. DESA*
		Drum de exploatare DE499	*31803*	*U.A.T. DESA*
		Drum de exploatare DE728	*31805*	*U.A.T. DESA*
		Drum de exploatare DE716	*31812*	*U.A.T. DESA*
		Drum de exploatare DE682	*31810*	*U.A.T. DESA*
6	***Poiana Mare***	*Drum de exploatare DE 2829*	*65243*	*U.A.T. POIANA MARE*
		Canal CC2	*65239*	*STATUL ROMAN / ANIF FILIALA TERITORIALA DE I.F. DOLJ*
		Drum de exploatare DE2829/1	*65637*	*U.A.T. POIANA MARE*
		Digul de apărare DUVALMU	*65636*	*STATUL ROMAN / ABA JIU*
7	***Piscu Vechi***	*Digul de apărare DUVALMU*	*34371*	*U.A.T. PISCU VECHI*
		Drum de exploatare DE1125	*34374*	*U.A.T. PISCU VECHI*
		Drum de exploatare DE898	*33851*	*U.A.T. PISCU VECHI*
		Drum de exploatare DE existent	*33806*	*U.A.T. PISCU VECHI*
		Drum de exploatare DE existent	*33808*	*U.A.T. PISCU*

Nr. crt.	*Unitate administrativ teritoriala tranzitata*	*Categorie functionala teren tranzitat*	*Numar cadastral*	*Proprietar*
				VECHI
		Drum de exploatare DE899	*33800*	*U.A.T. PISCU VECHI*
		Drum de exploatare DE899/4	*40810*	*U.A.T. PISCU VECHI*
		STRADA DUNARII	*30631*	*U.A.T. PISCU VECHI*
		STR. TRESTIOAREI Tronson 2	*40807*	*U.A.T. PISCU VECHI*
		STRADA DUNARII	*30633*	*U.A.T. PISCU VECHI*
		Strada Bejeniilor, Tronson 1	*30647*	*U.A.T. PISCU VECHI*
		STRADA DUNARII	*30637*	*U.A.T. PISCU VECHI*
		Drumul comunal DC55	*30139*	*U.A.T. PISCU VECHI*
		STRADA DUNARII	*30630*	*U.A.T. PISCU VECHI*
		STRADA NUCULUI	*30649*	*U.A.T. PISCU VECHI*
		Drumul comunal DC55	*30139*	*U.A.T. PISCU VECHI*
		STR. BLANARIEI Tronson 2	*30622*	*U.A.T. PISCU VECHI*
		STR. GEORGE COSBUC	*39133*	*U.A.T. PISCU VECHI*
8	***Ghidici***	*T65, P94/1*	*33515*	*U.A.T. GHIDICI*
		Drum de exploatare DE29	*33518*	*U.A.T. GHIDICI*
		Strada Salcâmului	*In curs de intabulare*	*U.A.T. GHIDICI*
		Drum de exploatare DE320	*33320*	*U.A.T. GHIDICI*
		Teren neîmprejmuit	*37833*	*U.A.T. GHIDICI*
		Drum de exploatare DE1017	*34571*	*U.A.T. GHIDICI*
		DIG APARARE GHIDICI-RAST-BISTRET	*34469*	*STATUL ROMAN*
		Dig apărare Ghidici - Rast - Bistreț	*In curs de intabulare*	*STATUL ROMAN / ABA JIU*
9	***Rast***	*Dig apărare Ghidici - Rast - Bistreț*	*43825*	*STATUL ROMAN / ABA JIU*

Nr. crt.	*Unitate administrativ teritoriala tranzitata*	*Categorie functionala teren tranzitat*	*Numar cadastral*	*Proprietar*
		Drumul județean DJ561D	*37149*	*CONSILIUL JUDETEAN DOLJ*
		Dig apărare Ghidici - Rast - Bistreț	*41207*	*STATUL ROMAN / ABA JIU*
10	***Negoi***	*Dig apărare Ghidici - Rast - Bistreț*	*In curs de intabulare*	*STATUL ROMAN / ABA JIU*
11	***Catane***	*Dig apărare Ghidici - Rast - Bistreț*	*In curs de intabulare*	*STATUL ROMAN / ABA JIU*
		Dig apărare Ghidici - Rast - Bistreț - tronson 8	*34633*	*STATUL ROMAN / ABA JIU*
12	***Bistreț***	*Dig apărare Ghidici - Rast - Bistreț*	*47474*	*STATUL ROMAN / ABA JIU*
		Dig apărare Bistreț - Mălăieni	*47475*	*STATUL ROMAN / ABA JIU*
		Teren neîmprejmuit	*37981*	*STATUL ROMAN / ABA JIU*
		Dig apărare Bistreț - Mălăieni	*47476*	*STATUL ROMAN / ABA JIU*
		Drum	*37979*	*U.A.T. BISTRET*
		Teren neimprejmuit	*37951*	*U.A.T. BISTRET*
		Teren neimprejmuit / padure	*47361*	*STATUL ROMAN/ ROMSILVA*
		Dig apărare Bistreț - Mălăieni	*47476*	*STATUL ROMAN / ABA JIU*
13	***Cârna***	*Dig Malaieni – Nedeia tronson 1*	*36173*	*STATUL ROMAN / ABA JIU*
14	***Măceșu de Jos***	*Dig Malaieni - Nedeia tronson 2*	*37488*	*STATUL ROMAN / ABA JIU*
15	***Gighera***	*Dig apărare*	*In curs de intabulare*	*STATUL ROMAN / ABA JIU*
		DN 55A Tronson Km11+216 - Km21+047	*46543*	*STATUL ROMAN / C.N.A.I.R*
		DN55A Tronson Km11+078 - Km11+216	*45236*	*STATUL ROMAN / C.N.A.I.R*
		DN55A Tronson Km10+176 - Km11+078	*45235*	*STATUL ROMAN / C.N.A.I.R*
		Tarlaua 59,Parcela 330,331,333,334,336,337,338, 339,340,341,342, 343,344,345,346	*35358*	*U.A.T. GIGHERA*
		Dig Bechet-Listeava-	*45233*	*STATUL ROMAN /*

Nr. crt.	*Unitate administrativ teritoriala tranzitata*	*Categorie functionala teren tranzitat*	*Numar cadastral*	*Proprietar*
		Tronson 4		*ABA JIU*
		Drum exploatare	*36146*	*U.A.T. GIGHERA*
16	***Ostroveni***	*Drum de exploatare DE15*	*44140*	*U.A.T. OSTROVENI*
		Drum de exploatare DE629	*44139*	*U.A.T. OSTROVENI*
		Drum de exploatare DE632 Tr. 1	*44087*	*U.A.T. OSTROVENI*
		Drum de exploatare	*In curs de intabulare*	*U.A.T. OSTROVENI*
		Drumul National DN55A	*44222*	*STATUL ROMAN / C.N.A.I.R*
		Drumul National DN55A	*44210*	*STATUL ROMAN / C.N.A.I.R*
		Drumul National DN55A	*44211*	*STATUL ROMAN / C.N.A.I.R*
		Strada Victoriei	*44094*	*U.A.T. OSTROVENI*
		Strada Dunării	*44091*	*U.A.T. OSTROVENI*
		Str Mihai Eminescu	*44233*	*U.A.T. OSTROVENI*
		Strada Dealul Buneatei	*44084*	*U.A.T. OSTROVENI*
		Strada Cireşului	*44081*	*U.A.T. OSTROVENI*
		Strada Morii	*44106*	*U.A.T. OSTROVENI*
		Strada Grădinilor	*44090*	*U.A.T. OSTROVENI*
		Strada Bocului	*44086*	*U.A.T. OSTROVENI*
		Drum de exploatare 1045	*44085*	*U.A.T. OSTROVENI*
		Drum de exploatare 1161	*44135*	*U.A.T. OSTROVENI*
		Drum de exploatare 1021	*44144*	*U.A.T. OSTROVENI*
		T 140, P 1198	*30087*	*U.A.T. OSTROVENI*
17	***Bechet***	*Drum vicinal 336*	*38178*	*U.A.T. BECHET*
		Drum vicinal 363	*35883*	*U.A.T. BECHET*
		Strada Jiului	*35878*	*U.A.T. BECHET*
		Strada Nicolae Titulescu – tronson 1	*35689*	*U.A.T. BECHET*
		Strada MIHAIL KOGALNICEANU, Tronson 9	*35877*	*U.A.T. BECHET*
		Str. Tudor Arghezi - tronson 1	*35706*	*U.A.T. BECHET*
		Strada MIHAIL KOGALNICEANU, Tronson 8	*35876*	*U.A.T. BECHET*
		Strada Constantin Brâncoveanu - tronson 1	*35709*	*U.A.T. BECHET*
		Strada MIHAIL KOGALNICEANU, Tronson 7	*35875*	*U.A.T. BECHET*
		Strada VLAD TEPES, Tronson1	*35693*	*U.A.T. BECHET*

Nr. crt.	*Unitate administrativ teritoriala tranzitata*	*Categorie functionala teren tranzitat*	*Numar cadastral*	*Proprietar*
		Strada MIHAIL KOGALNICEANU, Tronson 6	*35867*	*U.A.T. BECHET*
		DN55 Tronson Km64+420 - Km70+861	*37999*	*U.A.T. BECHET*
		Strada MIHAIL KOGALNICEANU, Tronson 5	*35866*	*U.A.T. BECHET*
		Strada General Dragalina, Tronson 1	*35678*	*U.A.T. BECHET*
		Strada MIHAIL KOGALNICEANU, Tronson 4	*35886*	*U.A.T. BECHET*
		Strada SANATATII, Tronson2	*35697*	*U.A.T. BECHET*
		Strada MIHAIL KOGALNICEANU, Tronson 3	*35884*	*U.A.T. BECHET*
		Strada Ion Averescu, Tronson 2	*35701*	*U.A.T. BECHET*
		Strada MIHAIL KOGALNICEANU, Tronson 2	*35868*	*U.A.T. BECHET*
		Strada ION BRATIANU, Tronson 2	*35688*	*U.A.T. BECHET*
		Strada ION ANTONESCU, Tronson 1	*35869*	*U.A.T. BECHET*
		Strada Vițu Popescu	*35880*	*U.A.T. BECHET*
		T55, De499	*32487*	*U.A.T. BECHET*
18	***Călărași***	*T 137, PPR 814*	*32592*	*STATUL ROMAN/ ROMSILVA*
		T 137, PPR 814	*32593*	*STATUL ROMAN/ ROMSILVA*
		T 137, DE 807	*32596*	*U.A.T. CĂLĂRAȘI*
		T 137, DE 811	*32630*	*U.A.T. CĂLĂRAȘI*
		T 137, DE 811	*32688*	*STATUL ROMAN/ ROMSILVA*
		Drum de exploatare DE 827	*32691*	*U.A.T. CĂLĂRAȘI*
		T 138, DE 832	*32740*	*U.A.T. CĂLĂRAȘI*
		PPR 845	*32828*	*STATUL ROMAN/ ROMSILVA*
		Drum de exploatare DE 841	*32829*	*U.A.T. CĂLĂRAȘI*
		T 139, DE 832	*32880*	*U.A.T. CĂLĂRAȘI*
		PPR 857	*32994*	*STATUL ROMAN/ ROMSILVA*
		Drum de exploatare DE 859	*32996*	*U.A.T. CĂLĂRAȘI*
		Drum de exploatare DE 884	*42509*	*U.A.T. CĂLĂRAȘI*

Nr. crt.	*Unitate administrativ teritoriala tranzitata*	*Categorie functionala teren tranzitat*	*Numar cadastral*	*Proprietar*
		Drum de exploatare DE 921	*42510*	*U.A.T. CĂLĂRAȘI*
		Drum de exploatare DE 944-Tr.1	*42517*	*U.A.T. CĂLĂRAȘI*
		Strada Stadionului	*30689*	*U.A.T. CĂLĂRAȘI*
		Drum de exploatare DE 944-Tr. 2	*42518*	*U.A.T. CĂLĂRAȘI*
		Drum de exploatare DE 1012	*42508*	*U.A.T. CĂLĂRAȘI*
19	***Dăbuleni***	*Drum de exploatare DE 2557*	*54033*	*U.A.T. DĂBULENI*
		Drum de exploatare DE 6587	*52393*	*U.A.T. DĂBULENI*
		Drum de exploatare DE 2474	*54004*	*U.A.T. DĂBULENI*
		Drum de exploatare DE 2472	*54018*	*U.A.T. DĂBULENI*
		Drum de exploatare DE 2446	*54010*	*U.A.T. DĂBULENI*
		Drum de exploatare DE 2444	*54024*	*U.A.T. DĂBULENI*
		Drum de exploatare DE 2616	*54015*	*U.A.T. DĂBULENI*
		Drum de exploatare DE 2634	*54007*	*U.A.T. DĂBULENI*
		Drum de exploatare DE 2636	*54000*	*U.A.T. DĂBULENI*
		Drum de exploatare DE 2658	*54008*	*U.A.T. DĂBULENI*
		Drum de exploatare DE 2659	*54011*	*U.A.T. DĂBULENI*
		Drum de exploatare DE 2383/1	*54005*	*U.A.T. DĂBULENI*

SITUATIA JURIDICA A TERENURILOR PROPUSE PENTRU AMENAJARE SPATII DE ODIHNA NECESARE TRASEULUI CICLOTURISTIC:

Tabel 3

Nr. crt.	Amplasament
1	*Zona de odihna cu spatiu de dormit - km aprox. 0+010,00 Amplasata pe teren CF38130, , pe raza UAT CETATE*
2	*Zona de odihna cu spatiu de dormit - km aprox. 6+990,00 Amplasata pe teren CF40786, pe raza UAT MAGLAVIT*
3	*Zona de odihna cu spatiu de dormit-km 0+620,00 Amplasata pe teren CF31761, in proximitatea localitatii CIUPERCENII NOI*
4	*Zona de odihna intermediara cu spatiu de dormit -km 2+730,00 Amplasata pe teren CF31809, pe raza UAT DESA*
5	*Zona de odihna cu spatiu de dormit-km 0+510,00 Amplasata pe terenuri CF65618 si 65619, in proximitate zona impadurita, pe raza UAT POIANA MARE*

Nr. crt.	Amplasament
6	*Zona de odihna cu spatiu de dormit-km 0+468,00 Amplasata pe teren CF38342, in proximitate stadion UAT PISCU VECHI*
7	*Zona de odihna cu spatiu de dormit-km 0+020,00 Amplasata pe teren CF43825, in proximitate Canton RAST(CF 43828)-pe raza UAT RAST*
8	*Zona de odihna cu spatiu de dormit-km 2+355,00 Amplasata pe teren CF34633, in proximitate Canton IANOS-pe raza UAT CATANE*
9	*Zona de odihna cu spatiu de dormit-km 1+040,00 Amplasata pe teren CF37488, in proximitate Canton STEJARUL-pe raza UAT MACESUL DE JOS*
10	*Zona de odihna cu spatiu de dormit-km 6+370,00 Amplasata pe teren proprietate ABA JIU, CF in curs de realizare,in proximitate Canton Nedea-pe raza UAT GHIGHERA*
11	*Zona de odihna cu spatiu de dormit-km 6+700,00 Amplasata pe teren CF 48738,pe raza U.A.T. DABULENI*

SITUATIA JURIDICA A TERENURILOR PROPUSE PENTRU AMENAJARE CAMPINGURI NECESARE TRASEULUI CICLOTURISTIC:

Tabel 4

Nr. crt.	Amplasament
1	*Zona de camping-km 5+735,00 Amplasata pe teren **CF 44204**, pe raza U.A.T. OSTROVENI*

2.5. Analiza cererii de bunuri si servicii, inclusiv prognoze pe termen mediu si lung privind evolutia cererii, in scopul justificarii necesitatii obiectivului de investitii

Proiectul își propune amenajarea traseului ,,Traseu EuroVelo 6 Mehedinți - Dolj - Olt", care constituie un segment din ruta cicloturistica de rang european Euro Velo 6 Atlantic -Marea Neagra, cu o lungime totala de aproximativ 4.700 de kilometri, avand ca puncte terminus localitatile Nantes (Franta) și Constanta (Romania) și traversand 10 state din spatiul european. Implementarea proiectului ,,Traseu EuroVelo 6 Mehedinti - Dolj - Olt" are potentialul de a contribui in mod semnificativ la creșterea atractivitatii turistice in cele trei judete, la promovarea intemationala și, in ansamblu, la dezvoltarea zonelor traversate de itinerar, cu importante beneficii pentru comunitatile locale, promovand in același timp transportul verde, durabil.

Proiectul „Traseu EuroVelo 6 Mehedinti - Dolj - Olt" propune construirea/amenajarea a cca. 357 km de traseu cicloturistic din care pe judetul Dolj se vor amenaja 185,503 km de traseu cicloturistic.

Traseul este propus a se realiza pe terenuri aflate in domeniul public sau privat al UAT partenere și al statului.

2.5. Obiective preconizate a fi atinse prin realizarea investiției publice

Prin realizarea acestui proiect se vor atinge urmatoarele obiective:

- Reducerea riscului de accidente rezultat din utilizarea părții carosabile de către bicicliști, care după realizarea investiției vor avea trasee amenajate in acest sens cu grad ridicat de protecție;
- Îmbunătățirea gradului de confort/siguranță al bicicliștilor;
- Reducerea impactului asupra mediului;
- Încurajarea deplasărilor cu ajutorul bicicletelor;
- Crearea unei modalități de petrecere a timpului liber;
- Încurajarea participării la activități sportive (mersul cu bicicleta);
- Crearea unei alternative sigure și sănătoase de deplasare sau de petrecere a timpului liber;
- Asigurarea accesului bicicliștilor la obiectivele socio-culturale;
- Beneficii de mediu:
  - Îmbunătățirea calității mediului;
  - Reducerea noxelor eliminate în aer;
  - Reducerea zgomotelor provocate de autovehicule;
  - Crearea premiselor unei dezvoltări durabile prin protejarea zonelor pentru generațiile viitoare.

Intocmit,
ing. Dumitriu Andrei

Verificat,
ing. Gheorghe Istrate

S.C. GEBES MPROJECT S.R.L
SAT PAUN, COMUNA BARNOVA, STRADA COLINA PAUNULUI, NR. 35E
C.U.I 33227191, J22/906/2014
TEL: 0747/853.390 E-mail: office.gebes@yahoo.com

3.IDENTIFICAREA, PROPUNEREA SI PREZENTAREA A MINIMUM DOUA SCENARII/ OPTIUNI TEHNICO-ECONOMICE PENTRU REALIZAREA OBIECTIVULUI DE INVESTITII

Stuctura rutiera

- Tinand seama de recomandarile HG nr. 907/2016, privind prezentarea unor solutii alternative, propunem doua variante (scenarii) pentru realizarea traseului cicloturistic:

Tabel 5

Structura rutiera	
Scenariul 1	**Scenariul 2**
Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant:	
• Strat din macadam ordinar: 10 cm; • Strat din balast bogat in argila mim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta - Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam penetrat: 10 cm; • Strat din piatra sparta : 14 cm; Strat din balast : 12 cm; • Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.
Traseu cicloturistic amplasat pe strazi la nivel de balast:	
• Asternere balast in cantitate de maxim 300mc/km; • Scarificare si reprofilare platforma existenta; • Zestre din agregate existenta - Lucrari reglementate prin AND 554/2002.	• Asternere balast in cantitate de maxim 300mc/km; • Scarificare si reprofilare platforma existenta; • Zestre din agregate existenta - Lucrari reglementate prin AND 554/2002.
Traseu cicloturistic amplasat pe dig de protectie Dunare:	
• Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Decapare strat vegetal: 10 cm; • Completare cu umplutura de pamant - daca este cazul • Umplutura existenta dig de protectie.	• Strat din macadam penetrat: 10 cm; • Strat din piatra sparta : 14 cm; Strat din balast : 12 cm; • Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.

Structura rutiera	
Scenariul 1	**Scenariul 2**
Traseu cicloturistic amplasat pe strazi la nivel de asfalt:	
NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA	NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA
Traseu cicloturistic amplasat paralel cu ampriza drumului national :	
• strat de uzura din mixtura asfaltica tip BA 8 rul; 50/70: 4 cm; • strat de baza din beton de ciment C16/20: 10 cm; • strat de fundatie din balast: 10 cm.	• strat de uzura din mixtura asfaltica tip BA 8 rul; 50/70: 4 cm; • strat de baza din balast stabilizat cu lianti hidraulici: 15 cm; • strat de fundatie din balast: 10 cm.

3.1. Particularitati ale amplasamentului

a) Descrierea amplasamentului

Se doreste realizarea unui traseu cicloturistic pe teritoriul administrativ al UAT Mehedinti, Dolj și Olt, respectiv propunerea de traseu Euro Velo 6, in vederea obtinerii certificarii conform Standardului European de Certificare (ECS), pe o lungime de aproximativ 357 km.

Obiectivul investitiei este sprijinirea mobilitatii durabile prin dezvoltarea infrastructurii de trasee cicloturistice de-a lungul rutei Euro Velo 6 in judetele Mehedinti, Dolj și Olt, impulsionand astfel dezvoltarea economico-sociala a zonei, prin incurajarea turismului. Acest obiectiv de investitii urmareste gasirea unor solutii de mobilitate alternativa, nemotorizate, pentru un sistem de transport durabil, cu emisii scazute de CO2. Tronsoanele de trasee cicloturistice ce vor face obiectul acestui proiect vor contribui intr-o maniera integrata la stimularea transportului public nemotorizat.

Obiectivul de investitii propune construirea/ amenajarea a aproximativ 357 km de traseu cicloturistic Pe raza Judetelor Mehedinti; Dolj si Olt. In ceea ce priveste traseul cicloturistic in judetul DOLJ, care are o lungime de 185,503 km, acesta are punctul de inceput la limita dintre U.A.T. SALCIA JUDET MEHEDINTI – U.A.T. CETATE JUDET DOLJ (Sfarsit drum de exploatare cu CF51798 si inceput canalt CN527/2 cf 38143) si are punctul de sfarsit traseu la limita U.A.T. DABULENI, JUDET DOLJ - U.A.T. IANCA, JUDET OLT (sfarsit drum de exploatare DE2383/1 cu CF 54005).

Traseul cicloturistic, de pe raza judetului Dolj, in lungime cumulata de 185,503 km strabate urmatoarele U.A.T. – uri si se prezinta si amplasamentul dupa cum urmeaza:

Tabel 6

Nr. Crt.	Denumire U.A.T.	Tronson	Lun-gime (km)	Amplasament Traseu cicloturistic
1	U.A.T. Cetate	Tronson 1	10,823	Drumuri de exploatare
2	U.A.T. Maglavit	Tronson 2	9,076	Drumuri de exploatare
3	U.A.T. Calafat	Tronson 3.1	3,492	Drumuri de exploatare
		Tronson 3.2	5,283	Drumuri locale si DN56D
		Tronson 3.3	2,460	Drum national DN56D
		Tronson 3.4	3,095	Strazi mun. Calafat
		Tronson 3.5	8,903	Drum judetean DJ 553
4	U.A.T. Ciupercenii Noi	Tronson 4.1	4,150	Drum Judetean DJ 553
		Tronson 4.2	3,810	Drumuri de exploatare
		Tronson 4.3	1,308	Drumuri de exploatare
		Tronson 4.4	4,910	Drumuri de exploatare
5	U.A.T. Desa	Tronson 5	10,458	Drumuri de exploatare
6	U.A.T. Poiana Mare	Tronson 6.1	1,742	Drumuri de exploatare
		Tronson 6.2	3,696	Dig de protectie al Dunarii
7	U.A.T. Piscu Vechi	Tronson 7.1	0,532	Dig de protectie al Dunarii
		Tronson 7.2	5,027	Drumuri de exploatare
		Tronson 7.3	5,842	Drum comunal DC55
		Tronson 7.4	1,092	Strazi balastate / asfaltate
8	U.A.T. Ghidici	Tronson 8.1	1,735	Drumuri de exploatare
		Tronson 8.2	1,182	Strazi balastate / asfaltate
		Tronson 8.3	2,442	Drumuri de exploatare
		Tronson 8.4	3,121	Dig de protectie al Dunarii
9	U.A.T. Rast	Tronson 9	8,697	Dig de protectie al Dunarii
10	U.A.T. Negoi	Tronson 10	3,377	Dig de protectie al Dunarii
11	U.A.T. Catane	Tronson 11	3,115	Dig de protectie al Dunarii
12	U.A.T. Bistret	Tronson 12	11,400	Dig de protectie al Dunarii si drum de exploatare
13	U.A.T. Carna	Tronson 13	7,893	Dig de protectie al Dunarii
14	U.A.T. Macesu de Jos	Tronson 14	2,283	Dig de protectie al Dunarii
15	U.A.T. Gighera	Tronson 15.1	17,407	Dig de protectie al Dunarii
		Tronson 15.2	0,634	Drum National DN55A
		Tronson 15.3	0,922	Dig de protectie al raului Jiu
		Tronson 15.4	0,325	Drum de exploatare

Nr. Crt.	Denumire U.A.T.	Tronson	Lun-gime (km)	Amplasament Traseu cicloturistic
16	U.A.T. Ostroveni	Tronson 16.1	6,281	Drum de exploatare
		Tronson 16.2	1,422	Drum National DN55A
		Tronson 16.3	2,218	Strazi balastate / asfaltate
		Tronson 16.4	3,597	Drum de exploatare
		Tronson 16.5	1,105	Teren intravilan
17	U.A.T. Bechet	Tronson 17.1	1,057	Drumuri vicinale
		Tronson 17.2	4,394	Strazi balastate / asfaltate
		Tronson 17.3	1,035	Drum de exploatare
18	U.A.T. Calarasi	Tronson 18	7,412	Drumuri de exploatare
19	U.A.T. Dabuleni	Tronson 19	6,750	Drumuri de exploatare

Suprafata de teren necesara implementarii lucrarilor propuse pe judetul DOLJ este de 711.507,00 mp, dupa cum urmeaza:

Tabel 7

OBIECT 2 – TRASEU CICLOTURISTIC AMPLASAT PE RAZA JUDETULUI DOLJ							
Nr. Crt.	**Traseu cicloturistic pe U.A.T.**	**Lung. (m)**	**Latime (m)**	**Zona de siguranta (m)**	**Latime sant/rigola (m)**	**Lucrari auxiliare (podete, poduri, alte suprafete) (mp)**	**Suprafata (mp)**
1	U.A.T. Cetate T1	10850	3	1			43400
2	U.A.T. Maglavit T2	9.076	3	1			36304
3	U.A.T. Calafat T3.1	3729	3	1			16408
	U.A.T. Calafat T3.2	5278	3			15	17417
	U.A.T. Calafat T3.3	2548	8				20384
	U.A.T. Calafat T3.4	3070	8				24560
	U.A.T. Calafat T3.5	8903	3				29380
4	U.A.T. Ciupercenii Noi T4.1	4150	3				12450
	U.A.T. Ciupercenii Noi T4.2	2555	3	1			10220
		530	3	0,7	0,9		2438
		725	3	0,7	0,9		3335
	U.A.T. Ciupercenii Noi T4.3	1308	3	1			5232
	U.A.T. Ciupercenii Noi T4.4	4910	3				19640

OBIECT 2 – TRASEU CICLOTURISTIC AMPLASAT PE RAZA JUDETULUI DOLJ							
5	U.A.T. Desa T5	10.458	3	1			41832
6	U.A.T. Poiana Mare T6.1	1.742	3	1			6968
	U.A.T. Poiana Mare T6.2	3.696	3	1			14784
7	U.A.T. Piscu Vechi T7.1	532	3	1			2128
	U.A.T. Piscu Vechi T7.2	5.027	3	1			20108
	U.A.T. Piscu Vechi T7.3	5.842	3				17526
	U.A.T. Piscu Vechi T7.4	315	4	0,7	0,9		1764
		665	3				1995
		112	4	1			560
8	U.A.T. Ghidici T8.1	1.641	3	1			6564
		94	3	0,7	0,9		432,4
	U.A.T. Ghidici T8.2	15	3	0,7	0,9		69
		1.167	3				3501
	U.A.T. Ghidici T8.3	2.355	4	0,7	0,9		13188
		87	3	1			348
	U.A.T. Ghidici T8.4	3.121	3	1			12484
9	U.A.T. Rast T9	8.697	3	1			34788
10	U.A.T. Negoi T10	3.377	3	1			13508
11	U.A.T. Catane T11	3.115	3	1			12460
12	U.A.T. Bistret T12	11.400	3	1			45608
13	U.A.T. Carna T13	7.893	3	1			31572
14	U.A.T. Macesu de Jos T14	2.283	3	1			9132
15	U.A.T. Gighera T15.1	1.100	3	1			4400
		6.407	3	1			25628
	U.A.T. Gighera T15.2	13	3	1			52
		6	3,5	0,5		4	28
		32	7	1			256
		177	3				531
		138	3				414
		268	3				804
	U.A.T. Gighera T15.3	922	4				3688
	U.A.T. Gighera T15.4	325	3	1			1300

OBIECT 2 – TRASEU CICLOTURISTIC AMPLASAT PE RAZA JUDETULUI DOLJ							
16	U.A.T. Ostroveni T16.1	5.997	3	1			23988
	U.A.T. Ostroveni T16.2	1.200	3				3600
		705	3	0,7	0,9		3243
		88	4	1			440
	U.A.T. Ostroveni T16.3	970	4	1			4850
		2.627	3	1			10508
	U.A.T. Ostroveni T16.4	1.105	3	0,7	0,9		5083
17	U.A.T. Bechet T17.1	1.057	3	1			4228
	U.A.T. Bechet T17.2	828	4	0,7	0,9		4636,8
		1.092	3				3276
		2.049	3				6147
		425	4	0,7	0,9		2380
	U.A.T. Bechet T17.3	1.035	3	1			4140
18	U.A.T. Calarasi T18	1.350	3	1			5400
		6.062	3	1,5			27279
19	U.A.T. Dabuleni T19	2.750	3	2			13750
		1.870	3	2			9350
		2.130	3	1			8520
20	Zone de odihna si campare	=					1100
SUPRAFATA TOTALA							**711507**

b) Relatiile cu zone învecinate, accesuri existente și/sau căi de acces posibile

Traseul cicloturistic de pe raza judetului DOLJ are punctul de inceput la limita dintre U.A.T. SALCIA JUDET MEHEDINTI – U.A.T. CETATE JUDET DOLJ (Sfarsit drum de exploatare cu CF51798 si inceput canalt CN527/2 cf 38143) si are punctul de sfarsit traseu la limita U.A.T. DABULENI, JUDET DOLJ - U.A.T. IANCA, JUDET OLT (sfarsit drum de exploatare DE2383/1 cu CF 54005).

Traseul traveraseaza urmatoarele U.A.T.-uri: Cetate, Maglavit, Calafat, Ciupercenii Noi, Desa, Poiana Mare, Piscu Vechi, Ghidici, Rast, Negoi, Catane, Bistret, Carna, Macesu de Jos, Gighera, Ostroveni, Bechet, Calarasi si Dabuleni. Accesul biciclistilor la acest traseu se poate face prin reteaua de drumuri nationale, judetene, comunale, vicinale, de exploatare ce treverseaza unitatile administrative mai sus mentionate.

Traseul pe judetul Dolj se spuprapune cu amplasamentul drumului national DN56 in localitatea Basaribi si Calafat, DN56D oras Calafat, DN55A in zona

localitatii Zaval si Ostroveni, se mai suprapune cu traseul drumului judetean DJ 553 de la Calafat traversand Ciupercenii Vechi si Ciupercenii Noi.

c.) Orientari propuse fata de punctele cardinale si fata de punctele de interes naturale sau construite

Lucrarea propusa in cadrul prezentei investii se desfasoara pe o lungime de aproximativ 185 km traversand judetul Dolj in partea de sud a acestuia cu punct de inceput limita UAT Salcia (jud. Mehedinti) si UAT Cetate (judetul Dolj) si se termina traseul la limita dintre UAT Dabuleni (jud. Dolj) si UAT Ianca (jud. Olt).

In mare parte traseul urmareste cursul Dunarii si se desfasoara pe cornamentul digurilor Dunarii si taveresaza intravilanul localitatilor Calafat, Ciupercenii Vechi, Ciupercenii Noi, Pisculet, Piscu Vechi, Ghidici, Ostroveni si Bechet.



Foto 20 – traseul ciloturistic pe raza judetului DOLJ

De-a lungul traseului desfasurat pe judetul Dolj vor fi amplasate 11 zone de odihna si o zona de campare conform urmatorului tabel.

Tabel 8

Nr. crt.	Amplasament
ZONA DE ODIHNA	
1	*Zona de odihna cu spatiu de dormit - km aprox. 0+010,00 Amplasata pe teren CF38130, , pe raza UAT CETATE*
2	*Zona de odihna cu spatiu de dormit - km aprox. 6+990,00 Amplasata pe teren CF40786, pe raza UAT MAGLAVIT*
3	*Zona de odihna cu spatiu de dormit-km 0+620,00 TRONSON 4.2 Amplasata pe teren CF31761, in proximitatea localitatii CIUPERCENII NOI*
4	*Zona de odihna intermediara cu spatiu de dormit -km 2+730,00 Amplasata pe teren CF31809, pe raza UAT DESA*
5	*Zona de odihna cu spatiu de dormit-Tronson 6.2 km 0+510,00 Amplasata pe terenuri CF65618 si 65619, in proximitate zona impadurita, pe raza UAT POIANA MARE*
6	*Zona de odihna cu spatiu de dormit- Tronson 7.4 km 0+468,00 Amplasata pe teren CF38342, in proximitate stadion UAT PISCU VECHI*
7	*Zona de odihna cu spatiu de dormit-km 0+020,00 Amplasata pe teren CF43825, in proximitate Canton RAST(CF 43828)-pe raza UAT RAST*
8	*Zona de odihna cu spatiu de dormit-km 2+355,00 Amplasata pe teren CF34633, in proximitate Canton IANOS-pe raza UAT CATANE*
9	*Zona de odihna cu spatiu de dormit-km 1+040,00 Amplasata pe teren CF37488, in proximitate Canton STEJARUL-pe raza UAT MACESUL DE JOS*
10	*Zona de odihna cu spatiu de dormit-Tronson 15.1 km 6+370,00 Amplasata pe teren proprietate ABA JIU, CF in curs de realizare,in proximitate Canton Nedea-pe raza UAT GHIGHERA*
11	*Zona de odihna cu spatiu de dormit-km 6+700,00 Amplasata pe teren, CF 48738,pe raza U.A.T. DABULENI*
ZONA DE CAMPARE	
12	*Zona de camping-km 5+950,00 Amplasata pe teren **CF 44204**, pe raza U.A.T. OSTROVENI*

d.) Surse de poluare existente in zona

Autoritatea contractanta nu detine informatii privind existenta unor surse de poluare in zona studiata pentru realizarea traseului cicloturistic propus.

e.) Date climatice si particularitati de relief

Geologia si geomorfologia zonei

Judeţul Dolj se află în partea de Sud-Sud Vest a României, în bazinul inferior al râului Jiu, pe stânga fluviului Dunărea, la graniţa cu Bulgaria, între 43°43′ şi 44°42′ latitudine nordică şi între 22°50′ şi 24°16′ longitudine estică, fiind mărginit de

judeţele Mehedinţi (la Vest şi Nord Vest), Gorj (la Nord), Vâlcea (Nord Est) şi Olt (Est) şi de Bulgaria (la Sud), de care este separat prin apele fluviului Dunărea, pe o distanţă de 150 km.

Relief predominant de câmpie (43% din suprafaţa judeţului Dolj), aparţinând sectorului vestic al Câmpiei Române, reprezentat prin subunităţile sale (Câmpia Desnăţui (sau Câmpia Baileştilor), Câmpia Romanaţi şi extremitatea de Est a Câmpiei Blahniţei), care ocupă partea central-sudică a judeţului Dolj. Regiunea de câmpie, cunoscută şi sub numele de Câmpia Olteniei, este formată, în cea mai mare parte, din terasele fluviului Dunărea, exprimate în relief prin câmpuri netede, cu uşoară înclinare spre Sud. În partea de Nord Vest şi de Nord Est a judeţului Dolj se desfăşoară zone mai înalte, cu aspect colinar şi de platouri piemontane, care aparţin extremităţii sudice a Piemontului Getic, care se prelungeşte în această parte prin subunităţile sale – Piemontul Bălăciţei şi Dealurile Amaradiei – care ating valori altitudinale de 200–300 m. În extremitatea sudică a judeţului Dolj se extinde lunca fluviului Dunărea, cea mai joasă treaptă de relief (28–40 m altitudine), care este, de fapt, un întins şes aluvial, denivelat pe alocuri de şirurile de dune de nisip de la Maglavit, Ciupercenii Noi, Desa, Dăbuleni.

Clima

Județul Dolj aparține zonei climatice temperate, cu influențe mediteraneene datorită poziției sud - vestice. Poziția și caracterul depresionar al terenului pe care îl ocupă, în apropiere de curbura lanțului muntos carpato-balcanic, determină, în ansamblu, o climă mai caldă decât în partea centrală și nordică a țării, cu o medie anuală de 10-11.5 °C.

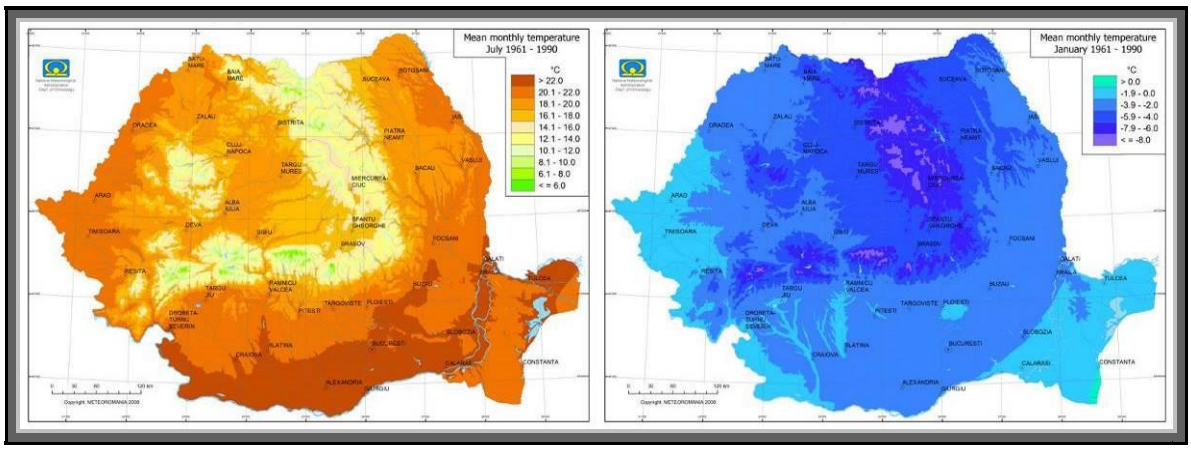


Foto 21. Harta intensitatii temperaturii a Romaniei.

Precipitatiile

Județul Dolj - Cantităţile medii anuale de precipitaţii însumează 486 mm, în Sud (la Bechet) şi circa 600 mm, în Nord (la Brădeşti).

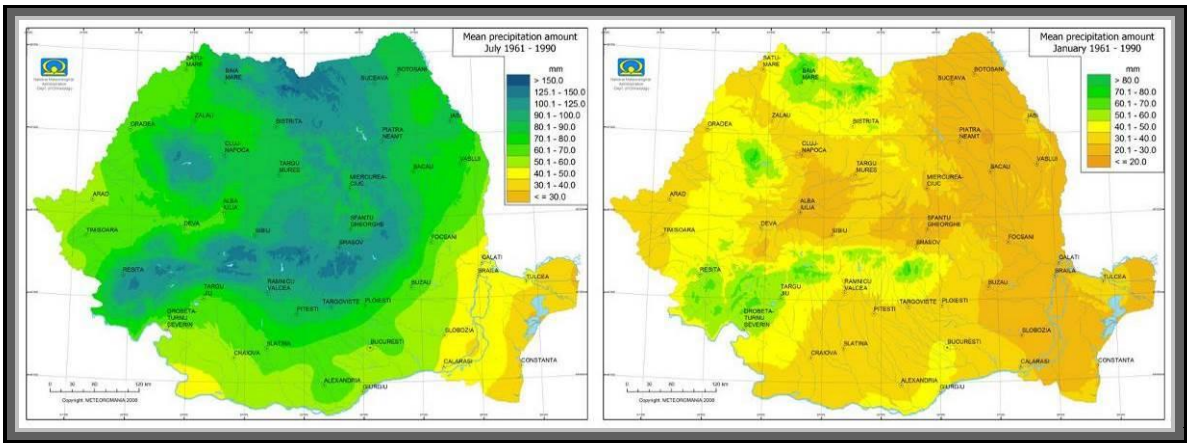


Foto 22. Harta precipitatiilor Romaniei.

Vanturile

Județul Dolj - Vânturile predominante bat cu o frecvenţă mai mare dinspre Est (24,6%) şi Vest (18,7%) în partea central-nordică a judeţului Dolj şi dinspre Sud Est (20,1%) şi Vest (14,1%) în jumătatea sudică a acestuia. Vitezele medii anuale ale vânturilor variază între 1,2 şi 4,3m/s.

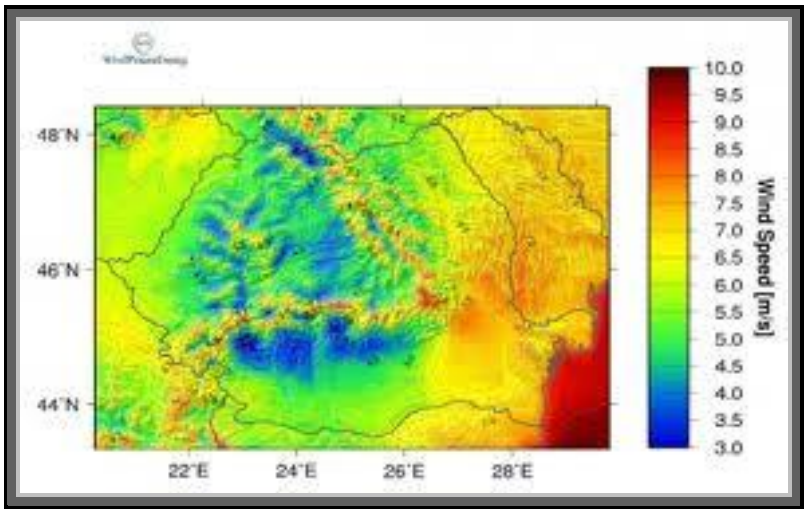


Foto 23. Harta intensitatii vanturilor din Romania.

f.) Existenta unor:

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

In localitatile partenere exista urmatoarele utilitati:
Retele de alimentare cu apa:

- Judetul Dolj: Calafat, Bechet, Dabuleni, Cetate, Ciupercenii Noi, Desa, Ghidici, Macesu de Jos, Bistret, Calarasi.

Retele de alimentare cu apa in curs de realizare:

- Judetul Dolj: Poiana Mare, Piscu Vechi, Negoi, Rast, Ostroveni.

Retele de canalizare:

- Judetul Dolj: Calafat, Bechet, Dabuleni, Cetate, Ciupercenii Noi, Desa, Ghidici, Macesu de Jos, Bistret, Calarasi.

Retele de canalizare in curs de realizare:

- Judetul Dolj: Poiana Mare, Piscu Vechi, Negoi, Ostroveni.

Alimentare cu energie electrica:

- Judetul Dolj: Calafat, Bechet, Dabuleni, Cetate, Ciupercenііі Noi, Desa, Ghidici, Macesu de Jos, Bistret, Calarasi, Poiana Mare, Maglavit, Piscu Vechi, Catane, Negoi, Rast, Ostroveni, Carna, Gighera.

Retele de internet:

- Judetul Dolj: Calafat, Bechet, Dabuleni, Cetate, Ciupercenii Noi, Desa, Ghidici, Macesu de Jos, Bistret, Calarasi, Poiana Mare, Maglavit, Piscu Vechi, Catane, Negoi, Rast, Ostroveni, Carna, Gighera

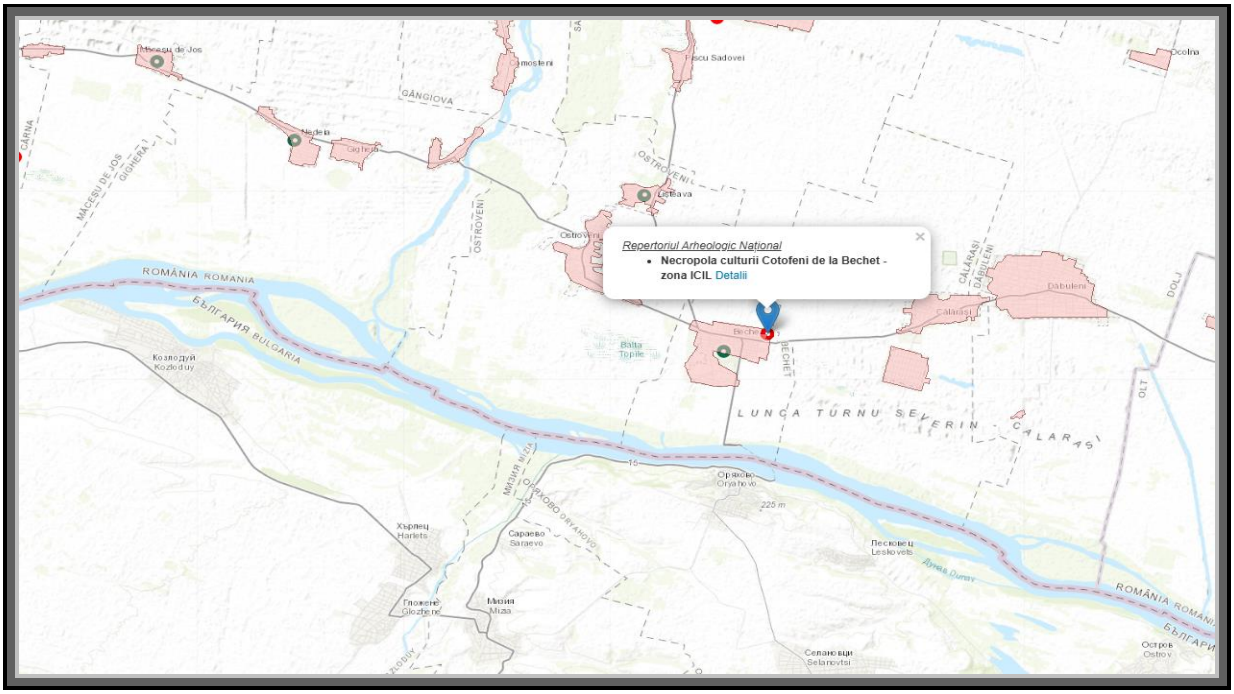
- posibile interferenţe cu monumente istorice/de arhitectură sau situri arheologice pe amplasament sau în zona imediat învecinată; existenţa condiţionărilor specifice în cazul existenţei unor zone protejate sau de protecţie;

La momentul elaborarii prezentei elaborarii a documentatiei, Autoritatea contractanta detinea urmatoarele informatii referitoare la monumente istorice/de arhitectura sau situri arheologice aflate in zona imediat invecinata:

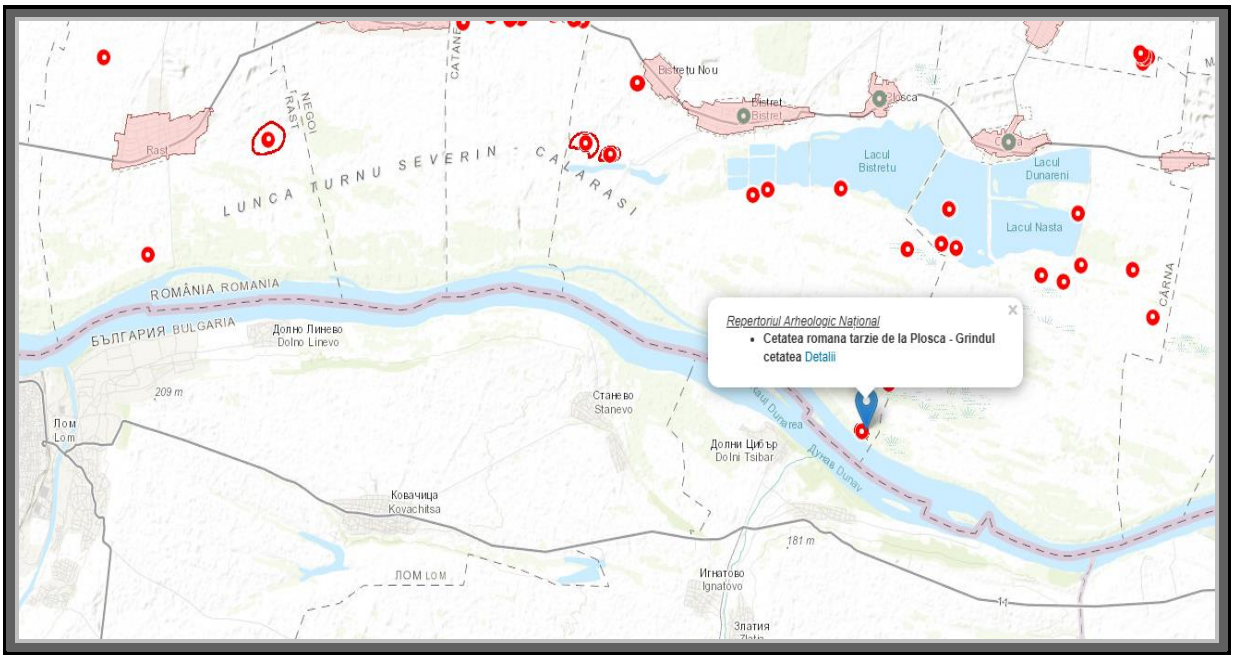
Tabel 9

SITURI ARHEOLOGICE	LOCALITATE	JUD.
Necropola culturii Cotofeni de la Bechet - zona ICIL	orașul Bechet, localitate Bechet	Dolj
Cetatea romana tarzie de la Plosca - Grindul cetatea	UAT Bistreț, localitate Plosca	Dolj
Castrul roman de pamant de la Plosca - Gridul Caramizarii	UAT Bistreț, localitate Plosca	Dolj
Grindu Cetate – fort auxiliar	UAT Bistreț, localitate Bistreț	Dolj
Situl arheologic de la Rast - Grindul Tifarului	UAT Rast, localitate Rast	Dolj
Situl arheologic de la Desa - Balta Stoicai	UAT Desa, localitate Desa	Dolj
Tezaurul monetar roman de la Desa - Balta Stoicai	UAT Desa, localitate Desa	Dolj
Mormintele de incineraţie La Tène de la Desa - Balta Lunguliţa	UAT Desa, localitate Desa	Dolj

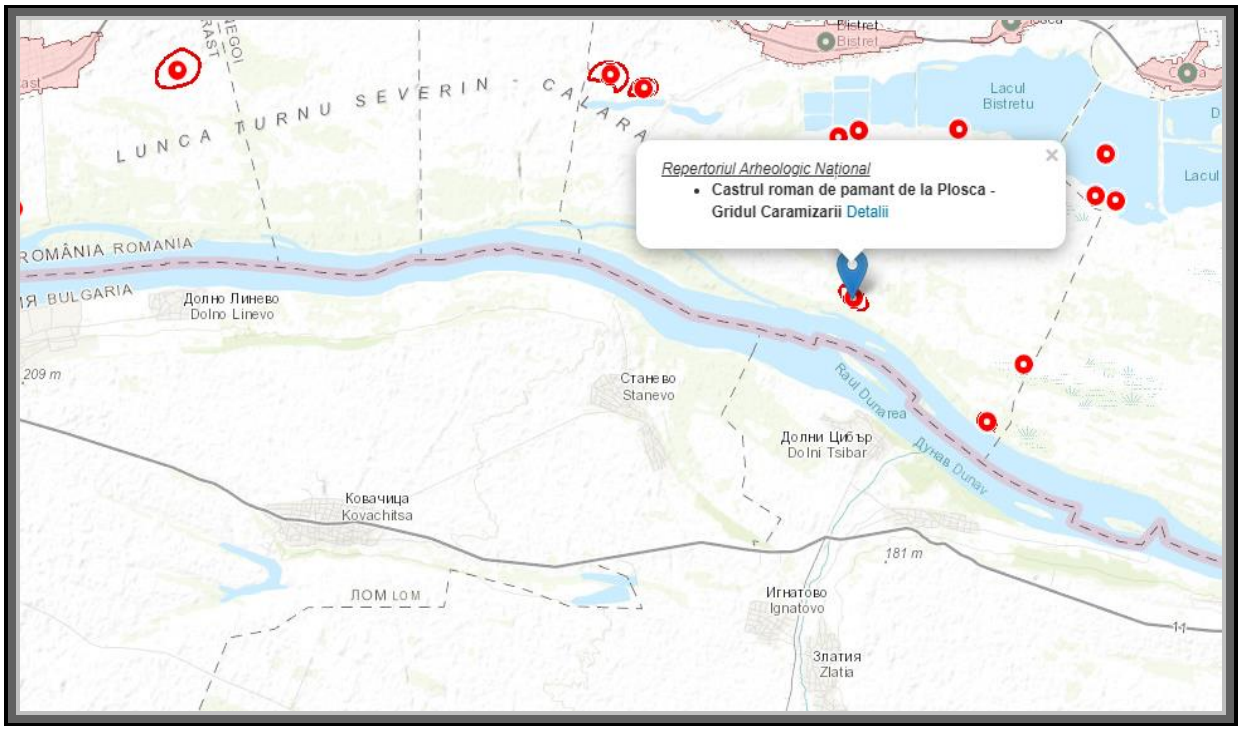
Aşezarea de epoca bronzului de la Desa - Balta Lunguliţa	UAT Desa, localitate Desa	Dolj
Desa – fort auxiliar	UAT Desa, localitate Desa	Dolj



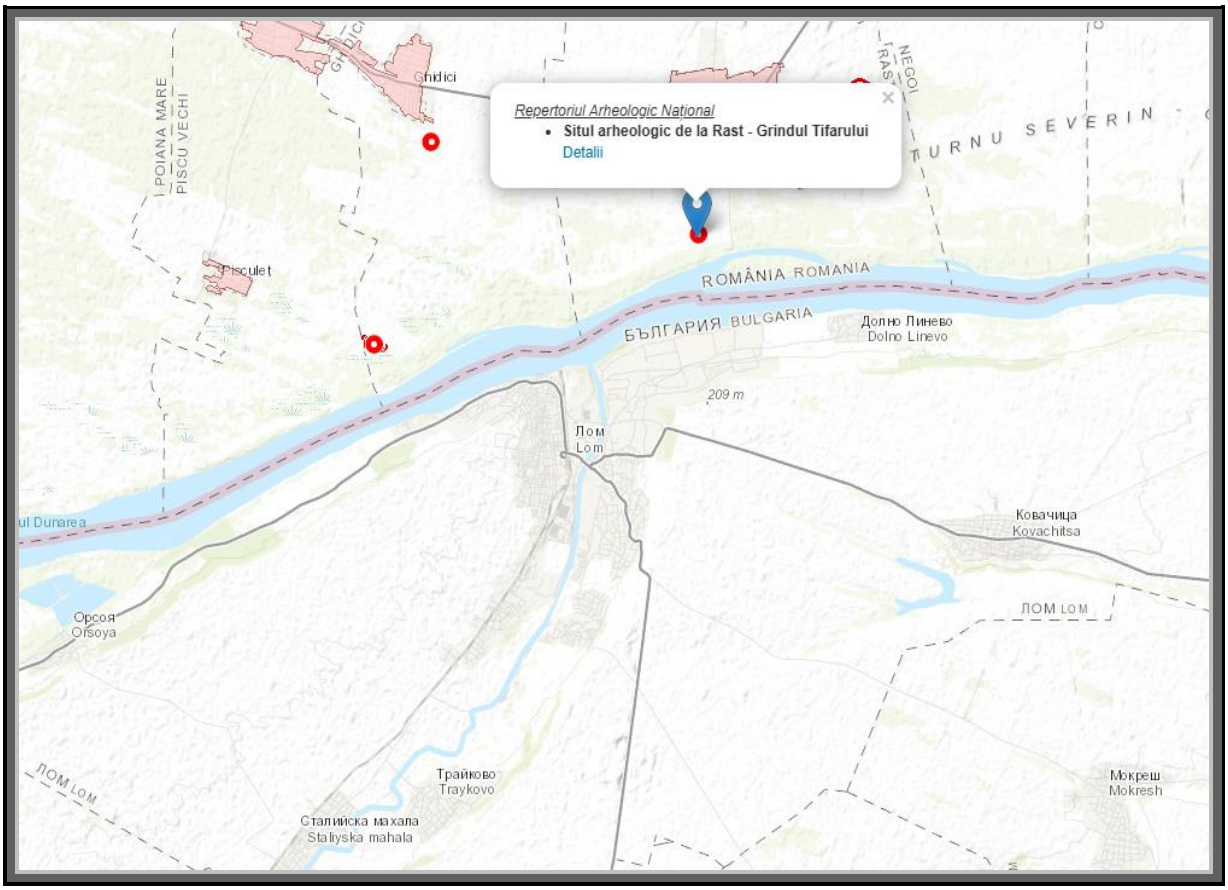
24. Incadrarea in judetul Dolj a traseului cicloturistic



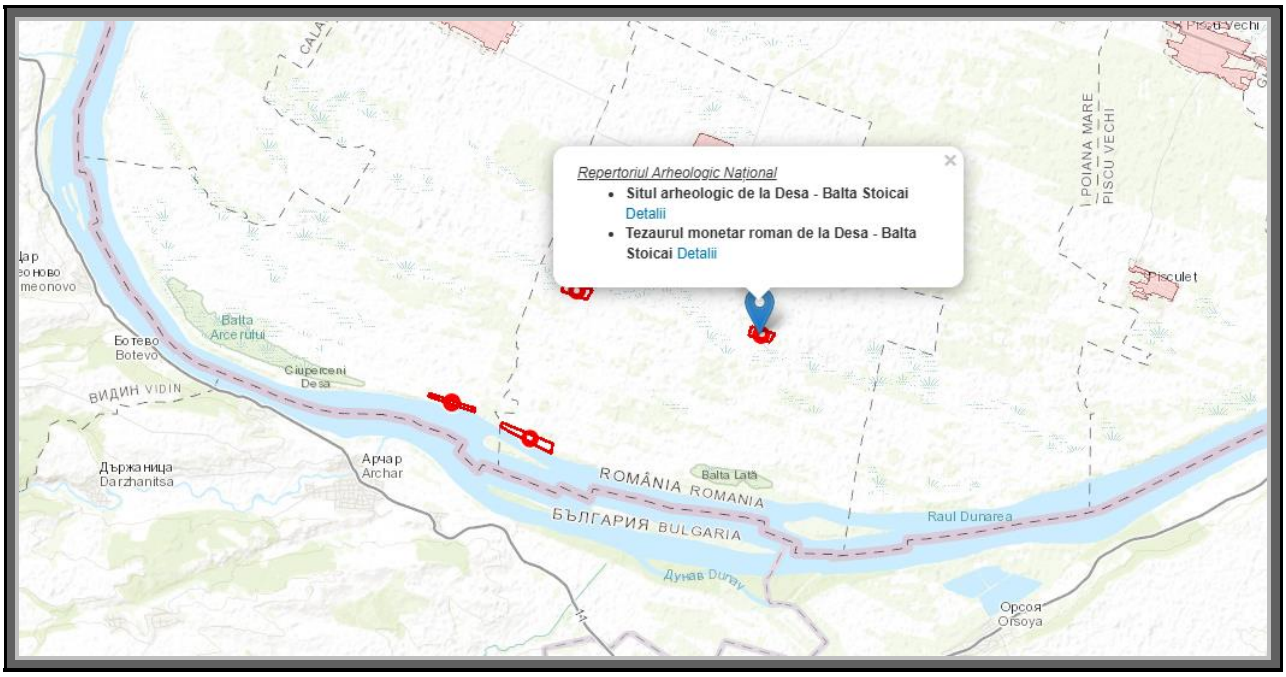
25. Incadrarea in judetul Dolj a traseului cicloturistic



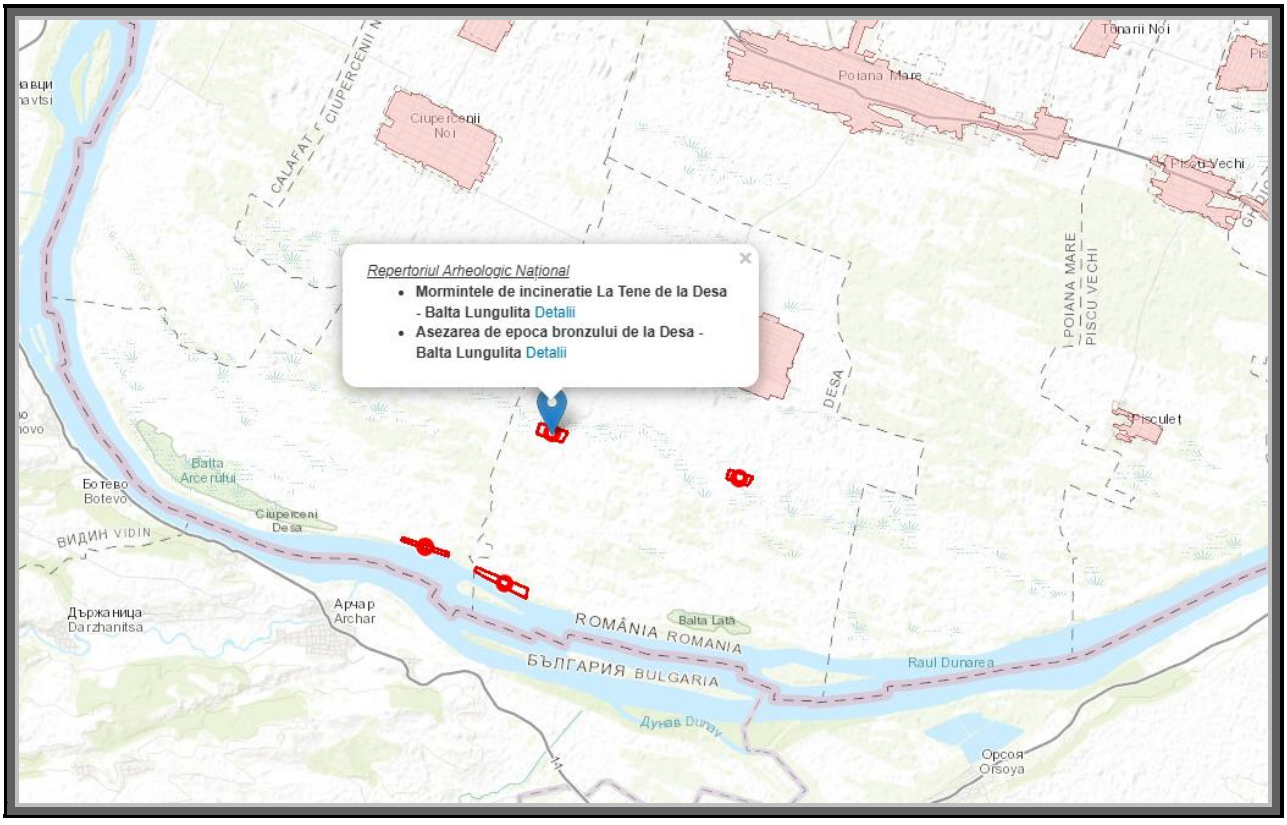
26. Incadrarea in judetul Dolj a traseului cicloturistic



27. Incadrarea in judetul Dolj a traseului cicloturistic



28. Incadrarea in judetul Dolj a traseului cicloturistic



29. Incadrarea in judetul Dolj a traseului cicloturistic

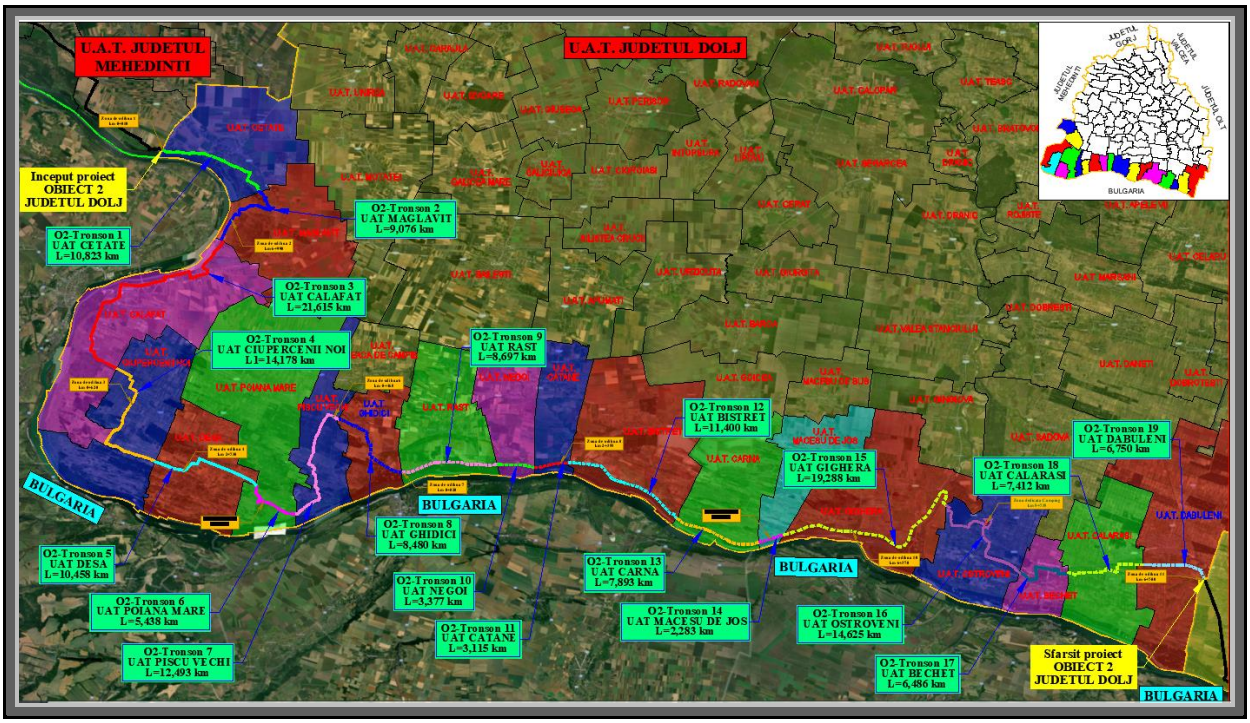


Foto 30. Incadrarea in judetul Dolj a traseului cicloturistic.

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

Nu este cazul

g.) caracteristici geofizice ale terenului din amplasament - extras din studiul geotehnic elaborat conform normativelor în vigoare

(i) date privind zonarea seismica

Intensitatea seismica a zonei amplasamentului echivalata pe baza parametrilor de calcul privind zonarea seismica a teritoriului Romaniei, este 7.1 pentru amplasamentul studiat.

Judeţul Dolj - Conform COD DE PROIECTARE SEISMIC – P 100/1/2013, arealul se încadrează în zona de hazard seismic descris de valoarea de vârf a acceleraţiei orizontale a terenului ag = 0,20g (acceleraţia terenului pentru proiectare), determinată pentru intervalul mediu de recurenţă de referinţă (IMR) corespunzător stării limită ultime. Valoarea perioadei de control (colţ) a spectrului de răspuns este Tc = 1,00s.

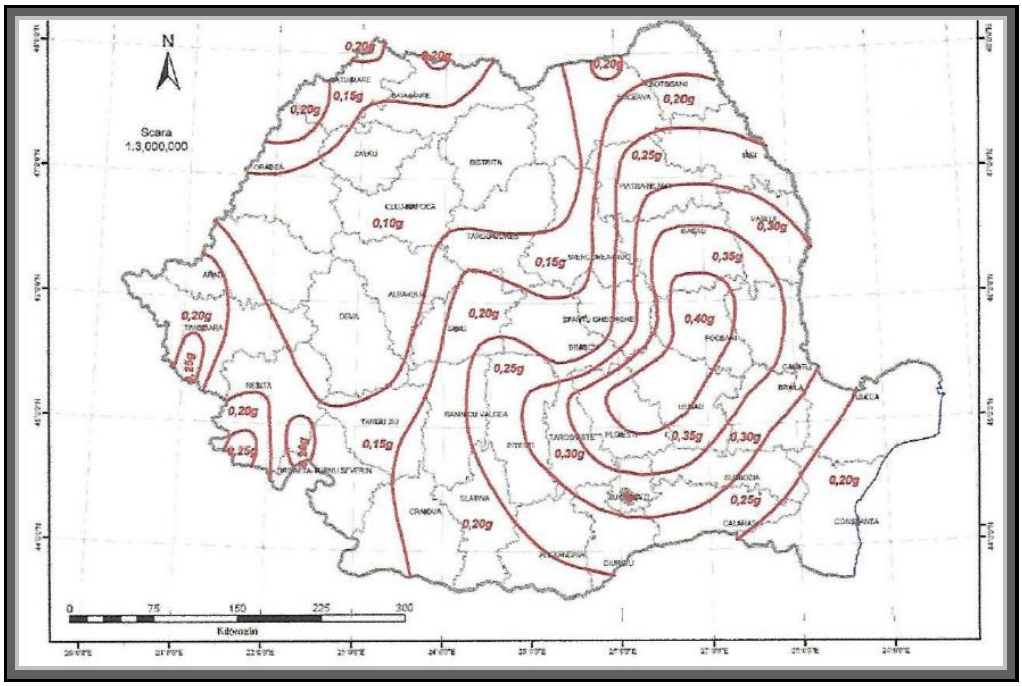


Foto 31. Zonarea valorii de varf a accelearatiei terenului pentru cutremure avand IMR = 100 ani.

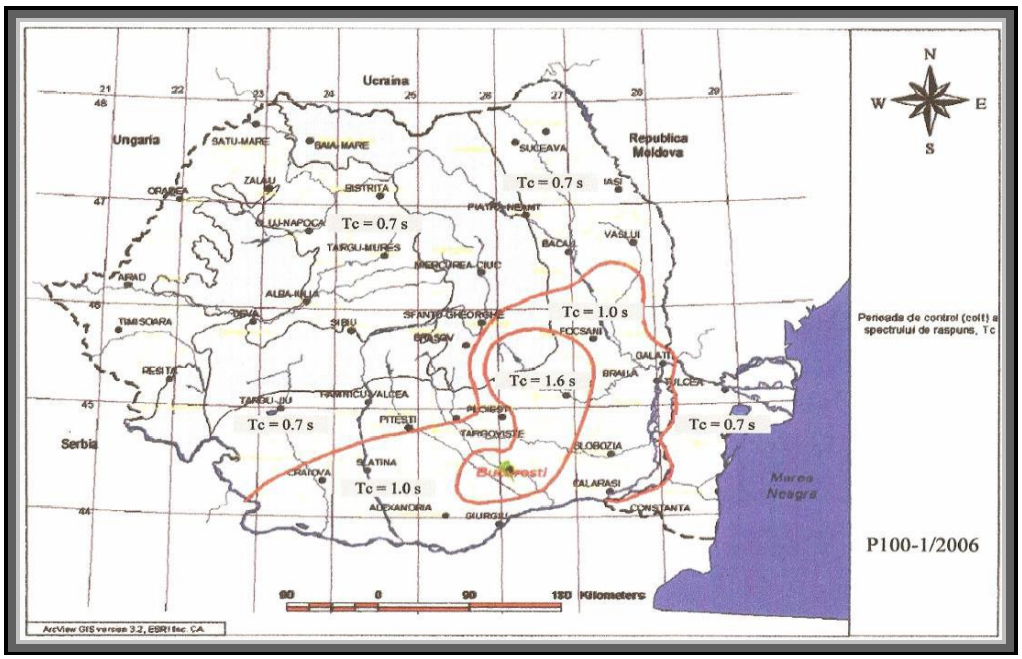


Foto 32. Perioada de control (colt) a spectrului de raspuns T_c.

Adancimea maxima de inghet

Adancimea de inghet in zona studiata, conform STAS-ului 6054/77 este de 0,70 - 0,80 m.

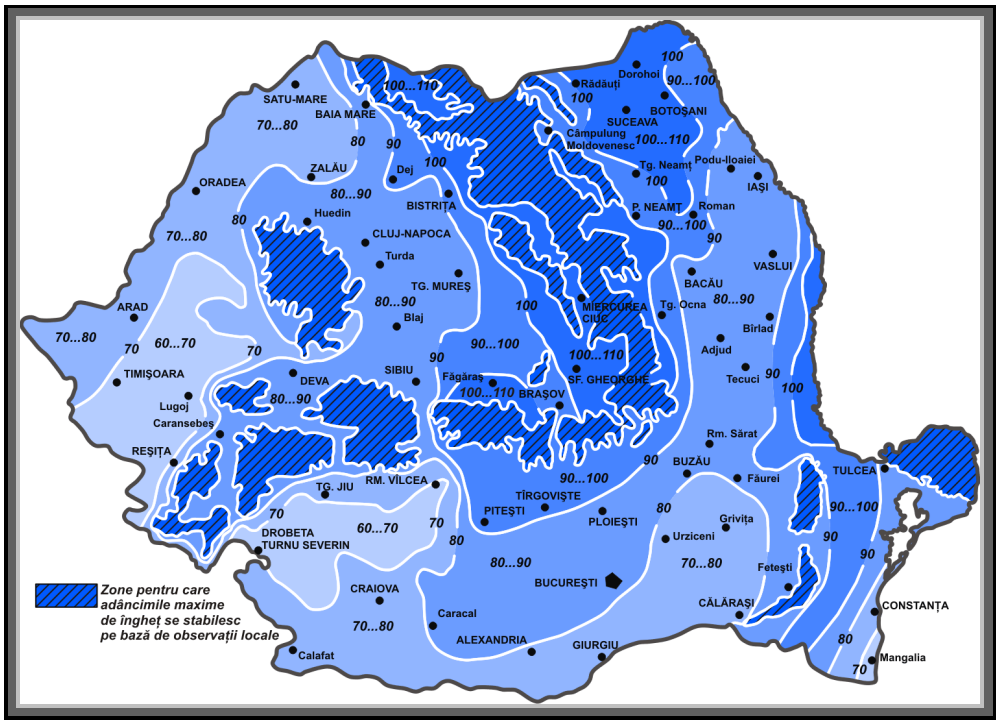


Foto 33. Zonarea dupa adancimea maxima de inghet.

(ii) date preliminare asupra naturii terenului de fundare, inclusiv presiunea conventionala si nivelul maxim al apelor freatice

Datele privind natura terenului de fundare se regasesc in cadrul Studiului geotehnic, parte integranta a prezentului proiect.

(iii) date geologice generale

Traseul cicloturistic și/sau pistele de biciclete propuse a fi realizate prin proiect se afla pe raza teritorial-administrativa a UAT partenere, de-a lungul unor drumuri nationale, judetene și comunale, strazi, poduri, drumuri vicinale, drumuri forestiere, poteci, diguri de protectie etc.

Imobilul propus pentru construire se afla in intravilanul sau extravilanul localitatilor mentionate, relieful fiind specific Campiei Romane și Podișului Getic.

Judeţul Dolj se află în partea de Sud-Sud Vest a României, în bazinul inferior al râului Jiu, pe stânga fluviului Dunărea, la graniţa cu Bulgaria, între 43°43′ şi 44°42′ latitudine nordică şi între 22°50′ şi 24°16′ longitudine estică, fiind mărginit de judeţele Mehedinţi (la Vest şi Nord Vest), Gorj (la Nord), Vâlcea (Nord Est) şi Olt (Est) şi de Bulgaria (la Sud), de care este separat prin apele fluviului Dunărea, pe o distanţă de 150 km.

Relief predominant de câmpie (43% din suprafaţa judeţului Dolj), aparţinând sectorului vestic al Câmpiei Române, reprezentat prin subunităţile sale (Câmpia Desnăţui (sau Câmpia Baileştilor), Câmpia Romanaţi şi extremitatea de Est a Câmpiei Blahniţei), care ocupă partea central-sudică a judeţului Dolj. Regiunea de

câmpie, cunoscută şi sub numele de Câmpia Olteniei, este formată, în cea mai mare parte, din terasele fluviului Dunărea, exprimate în relief prin câmpuri netede, cu uşoară înclinare spre Sud. În partea de Nord Vest şi de Nord Est a judeţului Dolj se desfăşoară zone mai înalte, cu aspect colinar şi de platouri piemontane, care aparţin extremităţii sudice a Piemontului Getic, care se prelungeşte în această parte prin subunităţile sale – Piemontul Bălăciţei şi Dealurile Amaradiei – care ating valori altitudinale de 200–300 m. În extremitatea sudică a judeţului Dolj se extinde lunca fluviului Dunărea, cea mai joasă treaptă de relief (28–40 m altitudine), care este, de fapt, un întins şes aluvial, denivelat pe alocuri de şirurile de dune de nisip de la Maglavit, Ciupercenii Noi, Desa, Dăbuleni.

Intocmit,
ing. Dumitriu Andrei

Verificat,
ing. Gheorghe Astrate

S.C. GEBES MPROJECT S.R.L
SAT PAUN, COMUNA BARNOVA, STRADA COLINA PAUNULUI, NR. 35E
C.U.I 33227191, J22/906/2014
TEL: 0747/853.390 E-mail: office.gebes@yahoo.com

3.2. Descrierea din punct de vedere tehnic, constructiv, funcţional-arhitectural şi tehnologic

a) Caracteristici tehnice şi parametri specifici obiectivului de investiţii;

Documentatia Tehnica privind lucrarea **TRASEU EUROVELO 6 MEHEDINTI - DOLJ – OLT: OBIECT 2 TRASEU CICLOTURISTIC AMPLASAT PE RAZA JUDETULUI DOLJ** a fost dezvoltata avand ca baza de plecare urmatoarele:

- Tema de proiectare;
- Raport expert Eurovelo;
- Studiul topografic;
- Studiul geotehnic;
- Studiul de trafic;
- Expertize tehnice;
- Alte studii necesare.

In cadrul proiectului au fost vizate urmatoarele tipuri de lucrari:

- *Lucrari de amenajare infrastructura minim necesara pentru traseu cicloturism;*
- *Lucrari de colectare si evacuare ape pluviale unde este cazul;*
- *Lucrari de semnalizare si marcaje rutiera destinate traseului cicloturistic;*
- *Lucrari de amenajare piste de biciclete destinate traseului cicloturistic;*
- *Lucrari de asigurare a sigurantei circulatiei;*
- *Lucrari privind amenajarea de: puncte de odihnă, refugii, mobilier urban, puncte de reparații biciclete, etc.*

b) Categoria și clasa de importanță;

Categoria de importanță se stabileşte conform Regulamentului MLPAT, Ordin nr. 31/N din 2.10.1995 „Metodologie de stabilire a categoriei de importantă a construcţiilor”.

Factorii determinanţi care au stat la baza stabiliri categoriei de importantă au fost:

- Importanţă vitală;
- Importantă social-economică şi culturală;
- Implicarea economică;
- Necesitatea luării în considerare a duratei de utilizare (existentă);
- Necesitatea adaptării la condiţiile locale de teren şi de mediu;
- Volumul de muncă şi de materiale necesare.

Pentru evaluarea fiecărui factor determinant s-au avut în vedere câte trei criterii asociate, a căror punctare s-a făcut conform celor stipulate în metodologie.

Evaluarea punctajului fiecărui factor determinant s-a făcut pe baza formulei:

P(n) = k(n) x Σ p(i) / n(i);

Modalitatea aprecierii criteriilor asociate factorilor determinanţi:

P(1) – Importanţă vitală, în cazul unor disfuncţii ale construcţiei

S-a apreciat că nivelul de influenţă al fiecărui criteriu asociat este:

p(i) – oameni implicaţi direct – nivel redus, punctaj 1;
p(ii) - oameni implicaţi indirect – nivel mediu, punctaj 2;
p(iii) – caracterul evolutiv al efectelor periculoase – nivel redus, punctaj 1;

P(2) – Importanța social economică şi culturală, funcţiunile construcţiei

S-a apreciat că nivelul de influenţă al fiecărui criteriu asociat este:

p(i) – mărimea comunităţii care apelează la funcţiuni – nivel apreciabil, punctaj 4;
p(ii) – ponderea pe care o au funcţiunile în comunitate - nivel apreciabil, punctaj 4;
p(iii) – natura şi importanta funcţiunilor – nivel mediu, punctaj 2;

P(3) – Implicarea ecologică, influența construcţiei asupra mediului natural şi construit

S-a apreciat că nivelul de influenţă al fiecărui criteriu asociat este:

p(i) – măsura în care realizarea şi exploatarea construcţiei intervine în perturbarea mediului – nivel redus, punctaj 1;
p(ii) – gradul de influenţă nefavorabilă – nivel redus, punctaj 1;
p(iii) – rolul activ în protejarea / refacerea mediului – nivel mediu, punctaj 2;

P(4) – Necesitatea luării în considerare a duratei de utilizare (existentă)

S-a apreciat că nivelul de influenţă al fiecărui criteriu asociat este:

p(i) – durata de utilizare preconizată – nivel mediu, punctaj 2;
p(ii) – măsura în care performanţele alcătuirilor constructive depind de cunoaşterea evoluţiei acţiunilor (solicitărilor)pe durata de utilizare – nivel apreciabil, punctaj 4;
p(iii) – măsura în care performanţele funcţionale depind de evoluţia cerinţelor pe durata de utilizare – nivel mediu, punctaj 2;

P(5) – Necesitatea adaptării la condiţiile locale de teren şi de mediu

S-a apreciat că nivelul de influenţă al fiecărui criteriu asociat este:

p(i) – măsura în care asigurarea soluţiilor constructive este dependentă de condiţiile locale de teren şi de mediu – nivel ridicat, punctaj 6;
p(ii) – măsura în care condiţiile locale de teren şi de mediu evoluează defavorabil în timp – nivel mediu, punctaj 2;
p(iii) – măsura în care condiţiile locale de teren şi de mediu determina activităţi / măsuri deosebite pentru exploatarea construcţiei – nivel mediu, punctaj 2;

P(6) – Volumul de muncă şi de materiale necesare

S-a apreciat că nivelul de influenţă al fiecărui criteriu asociat este:
p(i)–ponderea volumului de muncă şi de materiale înglobate – nivel ridicat, punctaj 6;
p(ii) – volumul şi complexitatea activităţilor necesare pentru menţinerea performanţelor construcţiei pe durata de existenţă a acesteia – nivel mediu, punctaj 2;
p(iii) – activităţi deosebite în exploatarea construcţiei impuse de funcţiunile acesteia – nivel redus, punctaj 1.

Tabel 10

Nr. Crt.	**Factorul determinant**		**Criteriile asociate**		
	k(n)	**P(n)**	**p(i)**	**p(ii)**	**p(iii)**
1.	1	1	1	2	1
2.	1	3	4	4	2
3.	1	1	1	1	2
4.	1	3	2	4	2
5.	1	3	6	2	2
6.	1	3	6	2	1
Total	**6**	**14**	**20**	**15**	**10**
		14 (6<14<17)			
Categoria de importantă			**C - Normală**		

Conform H.G. 766/10.XII.1997 (Regulamentul privind stabilirea categoriei de importanţă a construcţiilor), din analiza punctajului total obţinut prin luarea în considerare a punctajelor acordate pentru cele trei criterii asociate, corespunzătoare celor şase factori determinanţi: **rezultă categoria de importantă C – lucrări de importanţă normală**.

Construcţiile se încadrează în următoarele categorii şi clase de rezistenţă:
- categoria de importantă: **„C”** conf. HG 766/97,
- clasa de importanţă : a **- III -** a conf P100-1/2013,
- categoria funcţională – drumuri de interes local, judetean, national

Clasa tehnica a drumurilor din ampriza carora face parte traseul cicloturistic: - **III, IV, V** - în conformitate cu prevederile Ordinului nr. 45/1998 al Ministrului Transporturilor, pentru aprobarea normelor tehnice privind proiectarea, construirea şi modernizarea drumurilor.

c) An/ani/perioade de construire pentru fiecare corp de construcţie

Nu se cunosc.

d) Valoarea de inventar a construcţiei

Nu este cazul.

e) Alţi parametri, în funcţie de specificul şi natura construcţiei existente

Nu este cazul.

3.3. Costurile estimative ale investitiei

Devizul general are la baza devizele pe obiecte şi devizul financiar. Devizele pe obiecte au fost întocmite plecând de la cantităţile principalelor categorii de lucrări determinate pe baza de măsurători şi aprecieri conform metodologiei H.G. 907/2017, a Legii 215/22.12.1997 privind Casa Sociala a Constructorilor.

SCENARIUL 1

Valoarea totala (INV), fara T.V.A. = 79.932.835,20 lei

Valoarea totala (INV), inclusiv T.V.A. = 95.042.167,21 lei

Din care C+M = 63.082.310,38 lei fara T.V.A.

Din care C+M = 75.067.949,33 lei inclusiv T.V.A.

SCENARIUL 2

Valoarea totala (INV), fara T.V.A. = 98.509.587,81 lei

Valoarea totala (INV), inclusiv T.V.A. = 116352.305,80 lei

Din care C+M = 77.884.207,08 lei fara T.V.A.

Din care C+M =92.682.206,40 lei inclusiv T.V.A.

3.4. Studii de specialitate, in functie de categoria şi clasa de importantă a constructiilor,dupa caz:

In vederea realizarii prezentului proiect s-au realizat urmatoarele studii:

- studiu topografic;
- studii geotehnice;
- studiu de trafic;
- expertiza tehnica specialitatea drumuri;
- expertiza tehnica specialitatea diguri.

Studiile numite anterior se prezinta separat si fac parte integranta din prezenta documentatie.

3.5. Grafice orientative de realizare a investitiei

Programul de execuţie a lucrărilor, graficele de lucru şi programul de recepţie vor fi stabilite de antreprenorul general de comun acord cu beneficiarul.

Programul de urmărire a execuţiei pe şantier este prezentat în programele raport pe fiecare specialitate în parte.

In aceste programe sunt prezentate atât fazele determinante cât şi fazele intermediare de urmărire a lucrărilor precum şi listele de responsabilităţi pentru beneficiar, constructor şi ICS.

Se estimeaza o durata de **6 luni** pentru implementarea lucrarilor descrise.

Tabel 11

Denumire activitate	**Durata totala a investitiei (luni)**					
	1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**
Lucrari pregatiorare						
Platforma traseu cicloturistic						
Piste de biciclete						
Elemente de colectare si descarcare a apelor pluviale						
Amenajare zone de odihna						
Semnalizare rutiera specifica+ lucrari auxiliare						

Deoarece lucrările se execută sub trafic, este obligatorie semnalizarea corespunzatoare a lucrarilor de executie conform normelor in vigoare.

Punerea in opera a straturilor de mixturi asfaltice se va face numai pe perioade de timp favorabil conform normelor in vigoare.

3.6. Analiza stării construcției, pe baza concluziilor expertizei tehnice și/sau ale auditului energetic, precum și ale studiului arhitecturalo-istoric în cazul imobilelor care beneficiază de regimul de protecție de monument istoric și al imobilelor aflate în zonele de protecție ale monumentelor istorice sau în zone construite protejate. Se vor evidenția degradările, precum și cauzele principale ale acestora, de exemplu: degradări produse de cutremure, acțiuni climatice, tehnologice, tasări diferențiate, cele rezultate din lipsa de întreținere a construcției, concepția structurală inițială greșită sau alte cauze identificate prin expertiza tehnică.

Pe baza expertizei tehnice se constata ca traseul propus pentru realizarea traseului cicloturisc nu indeplineste criteriile minime de siguranta si confort. Traseul nu este practicabil pe intreaga perioada a anului, sunt drumuri pietruite sau de pamant in stare avansata de degradare. Drumurile au degradari specifice drumurilor cu imbracaminti rutiere nemodernizate (cu pamant sau balast): gropi, fagase, cedari locale, valuriri, praf vara si noroi in perioadele ploioase. Toate aceste degradari fac ca traficul rutier in aceasta zona sa se desfasoare cu mare greutate, mai ales in perioada cu precipitatii.

Scurgerea apelor este deficitara intrucat santurile lipsesc de pe aproximativ toata lungimea traseului, iar in locurile in care acestea au existat, sunt colmatate sau inierbate.

Datorita lipsei intretinerii, vegetatia a crescut pe partea carosabila sau acostamente impiedicand astfel scurgerea laterala a apelor, acestea curgand sau baltind in lungul drumurilor in timpul ploilor abundente si in unele cazuri drumuri este deviat de la traseul intabulat datorita acestor inconveniente.

Lipsesc podete pentru scurgerea si evacuarea apelor pluviale. Pe drumurile pe care sunt intalnite podete, acestea sunt colmatate si nefunctionale.

3.7. Starea tehnică, inclusiv sistemul structural şi analiza diagnostic, din punctul de vedere al asigurării cerinţelor fundamentale aplicabile, potrivit legii.

In ansamblu, starea tehnica a sectoarelor de traseu analizate este "rea" pe intreaga lungime, traficul desfasurandu-se cu dificultate, mai ales in perioadele cu precipitatii abundente, astfel ca modernizarea acestora devine absolut necesara si urgenta.

Intocmit,
ing. Dumitriu Andrei

Verificat,
ing. Gheorghe Istrate

SOCIETATEA GEBES MPROJECT S.R.L. COD: 33227191 J22/906/2014 IAȘI - ROMÂNIA

S.C. GEBES MPROJECT S.R.L
SAT PAUN, COMUNA BARNOVA, STRADA COLINA PAUNULUI, NR. 35E
C.U.I 33227191, J22/906/2014
TEL: 0747/853.390 E-mail: office.gebes@yahoo.com

4. ANALIZA FIECARUI/FIECAREI SCENARIU/OPTIUNI TEHNICO - ECONOMIC(E) PROPUS(E)

4.1. Prezentarea cadrului de analiza, inclusiv specificarea perioadei de referinta si prezentarea scenariului de referinta

In cadrul etapelor de elaborare a prezentei documentatii s-au luat in calcul studiile de teren, expertizele tehnice si cerintele. Astfel, in baza informatiilor numite anterior, s-a procedat la proiectarea si adoptarea unor scenarii optime din punct de vedere tehnico-economic.

4.2. Analiza vulnerabilitatilor cauzate de factori de risc, antropici si naturali, inclusiv de schimbari climatice, ce pot afecta investitia

Amplasarea, constructia si intretinerea infrastructurii au un impact asupra mediului concretizat prin ocuparea unor suprafete de teren, consumarea de materiale de constructii din litosfera si folosirea unor tehnologii poluante care au efecte asupra omului cit si asupra atmosferei, faunei, vegetatiei, apei si solului.

Eroziunea la suprafata provocata de deversarea apelor de ploaie sau provocata de actiunea vântului si de schimbarile de atmosfera poate fi controlate prin protectia destinata cresterii vegetatiei care in decursul anilor va reprezenta singura solutie de durată.

Se va avea in vedere ca resturile rămase in urma lucrarilor de intretinere să nu afecteze cadrul natural.

4.3. Situatia utilitatilor si analiza de consum

Se vor stabili in urma avizelor obtinute in baza certificatului de urbanism.

4.4. Sustenabilitatea realizarii obiectivului de investitii

a. Impactul social si cultural, egalitatea de sanse

Obiectivul investitiei este sprijinirea mobilitatii durabile prin dezvoltarea infrastructurii de trasee cicloturistice de-a lungul rutei Euro Velo 6 in judetele Mehedinti, Dolj și Olt, impulsionand astfel dezvoltarea economico-sociala a zonei, prin incurajarea turismului. Acest obiectiv de investitii urmarește gasirea unor solutii

de mobilitate alternativa, nemotorizate, pentru un sistem de transport durabil, cu emisii scazute de CO2. Tronsoanele de trasee cicloturistice ce vor face obiectul acestui proiect vor contribui intr-o maniera integrata la stimularea transportului public nemotorizat.

Se dorește realizarea unui traseu cicloturistic pe teritoriul administrativ al UAT Mehedinti, Dolj și Olt, respectiv propunerea de traseu Euro Velo 6, in vederea obtinerii certificarii conform Standardului European de Certificare (ECS), pe o lungime de aproximativ 357 km,

Se vor lua in considerare urmatoarele tipuri de grupuri tinta:

- Populatia judetelor traversate
- Populatia regiunii Sud-Vest Oltenia si a regiunii transfrontaliere
- Turisti din Romania
- Turisti din alte tari

b.Estimari privind forta de munca ocupata prin realizarea investitiei: in faza de realizare, in faza de operare

Număr de locuri de munca create in faza de execuţie: 46 persoane

Lucrările de modernizare se vor realiza cu personalul muncitor calificat al antreprenorului.

Estimăm că numărul forţei de muncă locale, ocupată pe toată derularea investiţiei pentru construirea acestei investiţii în minimum de timp este necesară următoarea configuraţie de personal tehnico – productiv:

- şef de şantier	1
- şefi punct lucru	2
- responsabil tehnic cu execuţia	1
- responsabil AQ	1
- responsabil CQ	1
- topograf	1
- responsabil tehnic producţie PM şi PSI	1
- muncitori calificaţi, şoferi, mecanici de utilaje	18
- muncitori necalificaţi	20
Total personal de execuţie	**46**

Număr de locuri de munca create in faza de operare: 0 persoane

Forţa de muncă necalificata, necesara pentru unele activitati de intretinere, va fi asigurată de către locuitorii comunei, beneficiari de ajutor social. Nu se va creea nici un loc de munca deoarece toate activitatile de intretinere specializata vor fi efectuate cu furnizori specializati.

c. Impactul asupra factorilor de mediu, inclusiv impactul asupra biodiversitatii şi a siturilor protejate, după caz

Lucrările de execuţie pentru investiţie trebuie realizate astfel încât să nu creeze dereglări ecologice, respectând legislaţia română în domeniu:
- OUG nr 195/2005 privind protecţia mediului;
- Legea 265/2006 pentru aprobarea OUG nr 195/2005 privind protecţia mediului;
- Legea 107/1996 "Legea apelor" şi celelalte acte legislative în vigoare privind protecţia mediului, specifice fiecărei categorii de elemente ale mediului care trebuie protejate.

Protecţia calităţii apelor

Având în vedere faptul că apele rezultate de pe suprafaţa obiectivului nu sunt ape reziduale, nu sunt necesare staţii sau instalaţii de epurare ale acestor ape.

Apa folosită la diferite procese tehnologice (curăţarea suprafeţelor, udarea suprafeţelor ş.a.) va fi apă curată conform SR EN 1008:2003 "Apă de preparare pentru beton"şi nu reprezintă sursă de poluare în urma folosirii ei la respectivele lucrări.

Protecţia aerului

Obiectivul, în sine, la darea lui în folosinţă, nu va produce noxe care ar putea polua aerul. Nu sunt necesare măsuri speciale pentru protecţia calităţii aerului.

Noxele ce pot polua aerul sunt produse în timpul lucrărilor de execuţie: cele rezultate din mixtura asfaltică pe perioada punerii în operă, din realizarea săpăturii şi a turnării betoanelor. Se recomandă utilizarea unor staţii de mixturi asfaltice şi de betoane ale căror emisii să se încadreze în valorile stabilite în Ordinul nr. 592/2002. Staţiile trebuie dotate cu filtre din saci textili, iar valorile limită pentru concentraţiile de particule la emisie vor fi verificate periodic. La transportul şi depozitarea materialelor granulare care pot elibera particule fine, se vor lua măsuri de acoperire a acestora.

Protecţia împotriva zgomotului şi vibraţiilor

Zgomote şi vibraţii vor apărea în perioada de execuţie, datorită utilajelor, dar durata acestora este limitată la perioada de lucru de zi.

Protecţia solului şi subsolului

În perioada de execuţie, sursele de poluare a solului pot fi cele provenite de la traficul de utilaje şi vehicule grele desfăşurat, prin pierderi de accidentale de ulei sau combustibil, de la manipularea unor substanţe potenţial poluatoare (vopsele, carburanţi, solvenţi, bitum etc.).

Apa folosită la diferite procese tehnologice (curăţarea suprafeţelor, udarea suprafeţelor ş.a.) va fi apă curată conform SR EN 1008:2003 şi nu reprezintă sursă de poluare în urma folosirii ei la respectivele lucrări.

În perioada de operare, sursele de poluare sunt doar accidentale (pierderi de substanţe toxice, produse petroliere). Nu sunt necesare măsuri speciale pentru protecţia solului.

Gospodărirea deşeurilor

Pe traseu şi în zona învecinată nu pot apărea deşeuri decât la executarea lucrărilor. În această situaţie, constructorul va avea în vedere ca pe tot parcursul executării lucrărilor să păstreze zona în perfectă stare de curăţenie. Această sarcină cade în seama executantului, deoarece la terminarea lucrărilor zona va fi predată la beneficiar curată. Constructorul are obligaţia să încheie contract cu o firmă specializată în gestionarea deşeurilor.

Deşeuri diverse (solide-balast, pietriş, metal, lemn etc.) vâscoase (bitum, grăsimi, uleiuri etc.) în cantităţi modeste, se vor neutraliza sau se vor depozita în locuri special amenajate conform H.G. 865/2002.

Deşeurile rezultate în urma executării lucrărilor de terasamente, pietrişul, pământul, elemente de beton degradate se încarcă şi se transportă în locurile special amenajate, indicate de autoritatea contractantă, cu respectarea condiţiilor de refacere a cadrului natural.

Lucrări de ecologizare

După finalizarea etapei de execuţie se trece la dezafectarea organizării de şantier. Constructorul este obligat să predea beneficiarului zona curată.

După finalizarea lucrărilor de reabilitare, constructorul are obligaţia refacerii mediului natural, prin ecologizarea zonei afectate si replantări.

Concluzii privind impactul asupra mediului

Obiectivul în sine nu afectează calitatea apelor, a aerului, solului, subsolului. Obiectivul este prevăzut să nu producă zgomot, vibraţii şi să nu afecteze aşezările umane şi alte obiective de interes public.

Impactul în urma realizării investiţiei este unul pozitiv, având influenţe favorabile asupra mediului prin reducerea poluării fonice, a noxelor, reducerea consumului de combustibil, creşterea siguranţei traficului etc.

d. Impactul obiectivului de investitie raportat la contextul natural si antropic in care acesta se integreaza, dupa caz

În conditiile respectarii disciplinei de santier, nu exista riscuri de manifestare a poluarii mediului, iar impactul produs de organizarea de santier va fi unul nesemnificativ, avand in vedere amplasamentele, suprafetele, caracterul temporar.

Influenta negativa a lucrarilor de organizare de santier asupra mediului este temporara doar pe perioada executiei si dispare odata cu darea in exploatare a noii investitii.

Constructorul va trebui să respecte, la toate instalaţiile şi utilajele folosite, limitele noxelor prevăzute în normativele în vigoare la data execuţiei. Nivelul de zgomot pentru utilaje nu trebuie să depăşească 55 dB.

Pe amplasament nu vor ramane nici un fel de resturi de la constructii, deseuri sau alte substante toxice sau periculoase. Terenul va fi redat intr-o stare foarte apropiata de cea initiala, singura diferenta fiind o noua conformatie geomorfologica.

Se vor verifica periodic utilajele si mijloacele de transport in ceea ce priveste nivelul de emisii de monoxid de carbon si a altor gaze de esapament, de zgomot si se vor pune in functiune numai cele care corespund cerintelor tehnice, se vor evita pierderile de carburanti sau lubrifianti la stationarea utilajelor. Totusi in cazul producerii unei poluari accidentale a solului cu produse petroliere si uleiuri minerale de la vehiculele grele si de la echipamentele mobile se va proceda imediat la utilizarea materialelor absorbante , la decopertarea solului contaminat, stocarea temporara a deseurilor rezultate si a solului decopertat in recipienti adecvati si tratarea de catre firme specializate.

In concluzie in timpul lucrarilor se vor folosi utilaje performante care nu produc pierderi de substante poluante in timpul functionarii ce pot afecta calitatea solului si a apelor subterane si care nu genereaza zgomot peste limitele admise.

Lucrarile vor fi executate fara a produce disconfort locuitorilor prin generarea de noxe, praf, zgomot si vibratii si se va respecta nivelul de zgomot maxim admis conform STAS 10009/1988 privind “Acustica in constructii. Acustica urbana”- limitele admisibile ale nivelului de zgomot.

Se vor lua masuri de reducere a nivelului incarcarii atmosferice cu pulberi astfel : activitatile care produc mult praf vor fi reduse in perioada cu vant puternic sau se va proceda la umectarea suprafetei sau luarea altor masuri cum ar fi: imprejmuiri cu panori, acoperirea solului decopertat si depozitate temporar in vederea reducerii dispersiei pulberilor in suspensie in atmosfera.

De asemenea este necesara marcarea corespunzatoare cu panouri de protectie, a terenurilor ocupate temporar de organizarea de santier sau afectate de lucrari temporare (excavari, santuri de pamant). Pe perioada de realizare a lucrarilor se vor lua masuri pentru evitarea accidentarii populatiei invecinate:

-Marcarea corespunzatoare a lucrarilor periculoase;

-Protejarea/supravegherea utilajelor mentinute in zona lucrarilor;

-Curatarea rotilor autovehiculelor la iesirea din santier, pentru a preveni/reduce transferul de moloz in afara amplasamentului pe drumurile publice si pentru a evita generarea prafului din trafic.Utilajele si mijloacele auto se vor spala si intretine doar in locurile special amenajate si autorizate pentru astfel de activitati.

e. Respectarea principiului DNSH

Investitia va raspunde aspectelor legate de obiectivele de mediu. Vor fi luate masuri, in acord cu princpiul **„Do no significant harm”** pentru:

- atenuarea schimbarilor climatice;
- adaptarea la schimbarile climatice;
- utilizarea durabila si protejarea resurselor de apa si a celor marine;
- tranzitia catre o economie circulara, inclusiv prevenirea generarii de deseuri si reciclarea acestora;
- prevenirea si controlul poluarii;
- protectia si refacerea biodiversitatii si a ecosistemelor.

In mod concret urmatoarele masuri in vederea implementarii obiectivului de investitii, sunt obligatorii:

❖ Pe perioada de executie:

- realizarea esalonat a lucrarilor, conform unor grafice de executie;
- întretinerea utilajelor de constructie si miloacelor de transport;
- reducerea timpului de mers in gol al motoarelor utilaielor si mijloacelor de transport;
- reducerea prafului; restrictionarea vitezei de circulatie pentru evitarea zgomotului si a vibratilor;
- alegerea de trasee optime din punct de vedere al protectiei mediului pentru vehiculele care transport materiale de constructie ce pot elibera in atmosfera particule fine;
- transportul acestor materiale se va realiza cu vehicule acoperite cu prelate si pe drumuri care vor fi umezite;
- evitarea zgomotului si vibratilor in zonele locuite;
- in perioadele cu vant puternic, depozitele de agregate vor fi stropite cu apa la intervale regulate si vor fi acoperite.

❖ Realizarea unui sistem de marcaje si de semnalizare pentru o fluidizare bunã a traficului, avand cã urmare reducerea emisilor din arderea carburantilor la opriri si porniri.

❖ La sfarsitul perioadei de constructie, zonele afectate de lucrarile de constructie (taluzuri, organizarile de santier, fronturi de lucru, drumuri de acces temporare, gropi de împrumut) vor fi reabilitate prin ecologizare, stabilizarea solului, asternerea de pamant vegetal, plantare vegetatie specifica zonei.

❖ Proiectarea infrastructuri pentru colectarea apelor pluviale pentru a face fata unor cantitati mai mari.

❖Consolidarea infrastructurii, inclusiv a lucrarilor de arta, pentru a creste capacitatea de a rezista la inundatii, alunecari de teren si alte evenimente meteorologice extreme.

❖In timpul lucrarilor de executie, conform legislatiei nationale privind protectia mediului nu vor fi deversate ape uzate, reziduuri sau deseuri de orice fel in apele de suprafata sau subterane, pe sol sau in subsol. Se vor respecta conditile impuse de legislatia in vigoare si acordurile de mediu impuse pentru fiecare proiect.

❖Degajarea zonei de materialele folosite sau rezultate si de lucrarile provizorii astfel incat sa se asigure scurgerea normala a apelor dupa finalizarea lucrarilor.

❖Se vor respecta conditile impuse de legislatia si reglementarile in vigoare si acordurile de mediu impuse pentru fiecare proiect.

❖Se va urmari includerea in caietele de sarcini, parti integrate ale proiectului tehnic de executie, a prevederii din OUG 92/2021 "70 % (in greutate) din deseurile nepericuloase provenite din activitati de constructie si demolari si generate pe santier sunt pregatite pentru reutilizare, reciclare si alte operatiuni de valorificare" in conformitate cu legislatia si reglementarile in vigoare, deseurile rezultate vor fi colectate selectiv in functie de caracteristicile lor, transportate in depozite autorizate sau predate unor operatori economici autorizati in scopul valorificarii lor. Se vor incheia contracte cu societati autorizate ce vor asigura eliminarea/valorificarea tuturor tipurilor de deseuri generate. Toate deseurile generate in urma proiectelor de investitii, in toate etapele acestuia, vor fi depozitate temporar doar pe suprafete special amenajate in acest sens. Sortarea deseurilor se va realiza la locul de producere, prin grija constructorului. Deseurile de pamant natural necontaminat (steril + pamant vegetal recuperat) se vor utiliza in lucrarile de refacere a mediului, pentru umpluturi si copertare a terenului nivelat iar o parte se va transporta la depozitul ecologic autorizat. Uleiurile uzate se colecteaza si se depoziteaza în recipienti metalici si se valorifica la unitati specializate. Instruirea angajatilor cu privire la modul de manipulare si sortare a deseurilor. Proiectul nu presupune utilizarea unor categorii de materiale care sa poata fi încadrate in categoria substantelor toxice si periculoase, respectiv substante restrictionate.

❖Se vor face raportari ale cantitatii de deseuri generate atat in perioada de executie cat si in cea de exploatare.

❖Respectarea conditiilor impuse de legislatia si reglementarile in vigoare si acordurile de mediu impuse pentru fiecare proiect.

❖Realizarea esalonat a lucrarilor, folosirea de utilaje si mijloace de transport mai putin poluante; reducerea timpului de mers in gol al motoarelor utilajelor si mijloacelor de transport, circulatie cu viteza redusa (maximum 30km/h); acoperirea mijloacelor de transport încarcate cu materiale fine usor antrenate de vant; instalarea

de bariere acustice (panouri fonoabsorbante in zonele cu imobile / rezidentiale / sensibile), dupa caz; stabilizarea solului cu var doar in incinta organizarii de santier. Procesele tehnologice mari generatoare de praf, ca de exemplu umpluturile cu pamant, vor fi reduse in perioadele de vant puternic si se va utiliza permanent umezirea suprafetelor nepavate. Stropirea fronturilor de lucru si a drumurilor de acces, in special in perioadele secetoase, pentru evitarea ridicarii prafului in timpul perioadei de decopertare si exploatare.

Prevenirea eroziunilor si transportului sedimentelor din zonele de constructii in cursurile de apa; evitarea depozitarii pe sol a materialelor care in urma expunerii la precipitatii conduc la infiltratii in sol si in acviferul freatic etc.

❖ Prevenirea contaminarii solului prin utilizarea unor tehnici adecvate (de exemplu amplasarea de folii geotextile sau plasa de a proteja solul de deteriorarea mecanica si de contaminarea a constructiei). Amenajarea si impermeabilizarea corespunzatoare a planului de lucru sau de circulatie, suprafetelor de depozitare, zonelor carburanti, zone de intretinere echipamente, zone de amplasare a statiei de betoane si a statiei de asfalt pentru a preveni infiltrarea substantelor pentru a se evita formarea baltirilor. Colectarea solului vegetal de ocupate permanent (de exemplu in zona noilor poduri) si refolosire: acoperirea lucrarilor de terasament. Refacerea solului (reconstructi in zonele unde acesta a fost afectat temporar prin lucrarile de depozitare de materiale, stationare de utilaje, în scopul redarii in categoria de folosinta detinuta initial.

❖ Toate santurile si podetele vor fi curatate periodic pentru a se evita infundarea.

❖ Refacerea amplasamentelor afectate de lucrari si organizari de santier imediat dupa finalizarea lucrarilor de executie.

4.5. Analiza cererii de bunuri şi servicii, care justifica dimensionarea obiectivului de Investitii

Justificarea implementarii investitiei este data de necesitatea realizarii unui traseu cicloturistic pe teritoriul administrativ al UAT Mehedinti, Dolj și Olt, respectiv propunerea de traseu Euro Velo 6, in vederea obtinerii certificarii conform Standardului European de Certificare (ECS), pe o lungime de aproximativ 357 km.

Obiectivul investitiei este sprijinirea mobilitatii durabile prin dezvoltarea infrastructurii de trasee cicloturistice de-a lungul rutei Euro Velo 6 in judetele Mehedinti, Dolj și Olt, impulsionand astfel dezvoltarea economico-sociala a zonei, prin incurajarea turismului. Acest obiectiv de investitii urmareste gasirea unor solutii de mobilitate alternativa, nemotorizate, pentru un sistem de transport durabil, cu emisii scazute de CO2. Tronsoanele de trasee cicloturistice ce vor face obiectul

acestui proiect vor contribui intr-o maniera integrata la stimularea transportului public nemotorizat.

Proiectul își propune amenajarea traseului „Traseu EuroVelo 6 Mehedinți - Dolj - Olt", care constituie un segment din ruta cicloturistica de rang european Euro Velo 6 Atlantic -Marea Neagra, cu o lungime totala de aproximativ 4.700 de kilometri, avand ca puncte terminus localitatile Nantes (Franta) și Constanta (Romania) și traversand 10 state din spatiul european. Implementarea proiectului „Traseu EuroVelo 6 Mehedinti - Dolj - Olt" are potentialul de a contribui in mod semnificativ la creșterea atractivitatii turistice in cele trei judete, la promovarea intemationala și, in ansamblu, la dezvoltarea zonelor traversate de itinerar, cu importante beneficii pentru comunitatile locale, promovand in același timp transportul verde, durabil.

4.6. Analiza financiara, inclusiv calcularea indicatorilor de performanta financiara: fluxul cumulat, valoarea actualizata neta, rata interna de rentabilitate; sustenabilitatea financiara

Analiza financiară şi economică aferentă realizării lucrărilor de se prezinta separat si face parte integranta din prezenta documentatie.

4.7. Analiza economica, inclusiv calcularea indicatorilor de performanta economica: valoarea actualizata neta, rata interna de rentabilitate şi raportul cost-beneficiu sau,dupa caz, analiza cost-eficacitate

Analiza financiară şi economică aferentă realizării lucrărilor de se prezinta separat si face parte integranta din prezenta documentatie.

4.8. Analiza de senzitivitate

Analiza de senzitivitate se regaseste in cadrul Analizei cost – beneficiu.

4.9. Analiza de riscuri, masuri de prevenire/diminuare a riscurilor

Analiza de risc constă în studierea probabilităţii ca un proiect să dobândească o performanţă satisfăcătoare în termenii ratei interne a rentabilităţii sau a valorii actuale nete, precum şi studierea variabilităţii rezultatelor comparativ cu cea mai bună estimare anterioară.

Procedura recomandată pentru evaluarea riscurilor este ca în primul rând să se efectueze o analiza a senzitivităţii, adică a impactului pe care schimbările prevăzute în variabilele ce determină costurile şi beneficiile îl pot avea asupra indicatorilor financiari şi economici calculaţi, iar în al doilea rând studiul distribuţiilor probabile ale variabilelor selectate şi calcularea valorii prevăzute a indicatorilor de performanţă ai proiectului.

Modul cel mai adecvat de prezentare a rezultatului este exprimarea în termenii distribuţiei probabile sau probabilităţii cumulate a ratei interne a rentabilităţii şi a valorii nete actualizate în intervalul rezultat de valori.

Există proiecte cu riscuri înalte dar cu beneficii sociale ridicate, dar şi proiecte cu riscuri mici însă cu beneficii sociale reduse.

În cazul acestei investiţii, deoarece scopul realizării ei nu este obţinerea de profit, analiza de risc şi sensitivitate a investiţiei nu identifică riscuri majore şi probabilitatea de producere a lor este redusă şi apropiată valorii de referinţă.

Investiţia are beneficii sociale ridicate prin creşterea gradului de civilizaţie, respectiv prin modernizarea infrastructurii rutiere locale.

Fiecare proiect are riscuri în implementare şi operare, mai mari sau mai mici, importanţă acestora evidenţiindu-se funcţie de impactul produs.

Tabel 12

Categoria de risc	Descriere	Consecințe	Eliminare	Cine este responsabil de gestiunea riscului
Riscuri tehnice si tehnologice				
Recepție investiție	Riscul este atât fizic cât și operațional și se referă la întârzierea executării recepției investiției	Consecințe pentru ambele părți. Pentru executanții lucrării venituri realizate și profituri pierdute. Pentru beneficiari întârziarea începerii utilizării drumurilor, cu toate consecințele ce decurg din aceasta.	Beneficiarul nu va efectua plata întregii contravalori a lucrării până la recepția investiției	Investitorul
Resurse necesare implementarii	Riscul ca resursele necesare implementării proiectului să coste mai mult decât s-a anticipat, să nu aibe o calitate corespunzătoare sau să fie indisponibile în cantitățile necesare	Creșteri de cost și în unele cazuri efecte negative asupra calității servicilor furnizate	Executantul poate gestiona riscul prin contracte cu specificații ferme, cu clauze specifice privind asigurarea calității materialelor. În parte aceasta poate fi rezolvată și în faza de proiectare	Executantul
Întreținere și reparare	Calitatea proiectării și/sau a lucrărilor să fie necorespunzătoare având ca rezultat creșterea peste anticipări a costurilor de întreținere și reparații	Creșterea costului cu efecte negative asupra utilizării sistemului rutier	Investitorul poate gestiona riscul prin clauze contractuale de garanție a lucrărilor efectuate de executant	Investitorul
Capacitate	Executantul nu are capacitatea tehnica	Imposibilitatea beneficiarului de a	Investitorul examinează în detaliu capacitatea tehnică și	Executantul

tehnică	necesară pentru executarea lucrărilor de realizare a investiției	realiza modernizarea infrastructurii locale	financiară a executantului	
Soluții tehnice vechi sau inadecvate	Soluțiile tehnice propuse nu sunt corespunzătoare din punct de vedere tehnologic	Toate beneficiile estimate sunt mult diminuate	Investitorul poate gestiona riscul prin clauze contractuale referitoare la calitatea lucrării	Investitorul
Faza de receptie finala a lucrarii	Risc de neaprobare a receptiei finale	Intarzieri în darea în uz a drumurilor locale modernizate	Verificarea permanenta pe faze a personalului de executie. Verificarea tuturor fazelor de constructie	Resposabilul cu darea în uz a drumurilor locale modernizate
Faza de exploatare	Risc de intretinere	Riscul de aparitie a unui eveniment care genereaza costuri suplimentare de intretinere datorita executiei lucrarilor	Verificarea tuturor fazelor de constructie	Investitorul
Faza de exploatare	Risc de calamitati	Aparitia unui eveniment ce va genera costuri suplimentare de intretinere si pentru aducerea la starea initiala a drumurilor	Investitorul va analiza situatia aparuta impreuna cu organele abilitate din cadrul guvernului sau ISU	Investitorul
Riscuri financiare				
Finanțare indisponibilă	Riscul ca finanțatorul să nu poată asigura resursele financiare atunci când trebuie și în cuanTurnuri suficiente	Lipsa finanțării pentru continuarea sau finalizarea investiției	Investitorul va analiza cu mare atenție angajamentele financiare ale sale si concordanța cu programarea investiției	Investitorul
Evaluarea incorectă a valorii investiției și a costurilor de operare	Valoare investiției și costurile de operare sunt subevaluate	Investitorul nu poate asigura finanțarea investiției și funcționarea sistemului	Investitorul va utiliza propriile resurse financiare pentru a se acoperi costurile suplimentare.	Investitorul
Inflația	Valoarea reală a plăților, în timp, este diminuată de inflație	Diminuarea în termeni reali a veniturilor realizate de executant	Executantul va căuta un mecanism corespunzător pentru compensarea inflației. Investitorul va accepta clauze de indexare în contract	Investitorul Executantul
Riscuri instituționale				

Modificarea cuanTurnului impozitelor și taxelor	Riscul ca pe parcursul proiectului regimul de impozitare general să se schimbe în defavoarea investitorului	Impact negativ asupra veniturilor financiare ale investitorului	Veniturile investitorului trebuie să permită acoperirea diferențelor nefavorabile, până la un cuantum stabilit între părți prin contract.	Investitorul
Retragerea sprijinului guvernamental	Dacă facilitatea se bazează pe un sprijin complementar autoritatea guvernamentală va retrage acest sprijin afectând negativ proiectul (în cazul activării clauzei de salvgardare de către UE)	Consecințe asupra surselor de finanțare a proiectului	Investitorul va încerca să redreseze financiar proiectul din surse proprii după schimbările ce afectează în mod discriminatoriu proiectul	Investitorul și ceilalți beneficiari ai proiectului
Riscuri legale				
Schimbări legislative/de politică	Riscul schimbărilor legislative și a politicii autorităților guvernamentale care nu pot fi anticipate la semnarea contractului și care sunt adresate direct, specific și exclusiv proiectului ceea ce conduce la costuri de capital sau operaționale suplimentare din partea investitorului	O creștere semnificativă în costuri operaționale ale investitorului și/sau necesitatea de a efectua cheltuieli de capital pentru a putea răspunde acestor schimbări	Lobby politic pe lângă autoritățile publice de la nivelurile superioare cu scopul ca actele normative cu impact asupra proiectului să rămână neschimbate	Investitorul

Intocmit,
ing. Dumitriu Andrei

Verificat,
ing. Gheorghe Astrate

S.C. GEBES MPROJECT S.R.L
SAT PAUN, COMUNA BARNOVA, STRADA COLINA PAUNULUI, NR. 35E
C.U.I 33227191, J22/906/2014
TEL: 0747/853.390 E-mail: office.gebes@yahoo.com

5. SCENARIUL/OPTIUNEA TEHNICO-ECONOMIC(A) OPTIM(A), RECOMANDAT(A)

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

În analiza opţiunilor s-a pornit de la faptul ca proiectul, intrând în categoria bunurilor publice are două caracteristici principale: este nonexclusiv (este imposibil sau extrem de anevoios să fie împiedicată utilizarea lui de către anumiţi consumatori) şi nonrival (prin faptul ca nu se vor percepe taxe şi deci există mai mulţi consumatori care să obţină beneficii de pe urma utilizării acelui bun public în acelaşi timp şi la acelaşi nivel al ofertei).

Cu alte cuvinte beneficiile sociale sunt aceleaşi pentru toţi locuitorii, nefiind percepută o taxă pentru folosirea traseului, nu este nevoie de analiza cererii.

Tabel 13

Nr. Crt.	Denumire U.A.T.	Tronson	Lun-gime (km)	Amplasament Traseu cicloturistic
1	U.A.T. Cetate	Tronson 1	10,823	Drumuri de exploatare
2	U.A.T. Maglavit	Tronson 2	9,076	Drumuri de exploatare
3	U.A.T. Calafat	Tronson 3.1	3,492	Drumuri de exploatare
		Tronson 3.2	5,283	Drumuri locale si DN56D
		Tronson 3.3	2,460	Drum national DN56D
		Tronson 3.4	3,095	Strazi mun. Calafat
		Tronson 3.5	8,903	Drum judetean DJ 553
4	U.A.T. Ciupercenii Noi	Tronson 4.1	4,150	Drum Judetean DJ 553
		Tronson 4.2	3,810	Drumuri de exploatare
		Tronson 4.3	1,308	Drumuri de exploatare
		Tronson 4.4	4,910	Drumuri de exploatare
5	U.A.T. Desa	Tronson 5	10,458	Drumuri de exploatare
6	U.A.T. Poiana Mare	Tronson 6.1	1,742	Drumuri de exploatare
		Tronson 6.2	3,696	Dig de protectie al Dunarii
7	U.A.T. Piscu Vechi	Tronson 7.1	0,532	Dig de protectie al Dunarii

Nr. Crt.	Denumire U.A.T.	Tronson	Lun-gime (km)	Amplasament Traseu cicloturistic
		Tronson 7.2	5,027	Drumuri de exploatare
		Tronson 7.3	5,842	Drum comunal DC55
		Tronson 7.4	1,092	Strazi balastate / asfaltate
8	U.A.T. Ghidici	Tronson 8.1	1,735	Drumuri de exploatare
		Tronson 8.2	1,182	Strazi balastate / asfaltate
		Tronson 8.3	2,442	Drumuri de exploatare
		Tronson 8.4	3,121	Dig de protectie al Dunarii
9	U.A.T. Rast	Tronson 9	8,697	Dig de protectie al Dunarii
10	U.A.T. Negoi	Tronson 10	3,377	Dig de protectie al Dunarii
11	U.A.T. Catane	Tronson 11	3,115	Dig de protectie al Dunarii
12	U.A.T. Bistret	Tronson 12	11,400	Dig de protectie al Dunarii si drum de exploatare
13	U.A.T. Carna	Tronson 13	7,893	Dig de protectie al Dunarii
14	U.A.T. Macesu de Jos	Tronson 14	2,283	Dig de protectie al Dunarii
15	U.A.T. Gighera	Tronson 15.1	17,407	Dig de protectie al Dunarii
		Tronson 15.2	0,634	Drum National DN55A
		Tronson 15.3	0,922	Dig de protectie al raului Jiu
		Tronson 15.4	0,325	Drum de exploatare
16	U.A.T. Ostroveni	Tronson 16.1	6,281	Drum de exploatare
		Tronson 16.2	1,422	Drum National DN55A
		Tronson 16.3	2,218	Strazi balastate / asfaltate
		Tronson 16.4	3,597	Drum de exploatare
		Tronson 16.5	1,105	Teren intravilan
17	U.A.T. Bechet	Tronson 17.1	1,057	Drumuri vicinale
		Tronson 17.2	4,394	Strazi balastate / asfaltate
		Tronson 17.3	1,035	Drum de exploatare
18	U.A.T. Calarasi	Tronson 18	7,412	Drumuri de exploatare
19	U.A.T. Dabuleni	Tronson 19	6,750	Drumuri de exploatare

Stuctura rutiera

- Tinand seama de recomandarile HG nr. 907/2016, privind prezentarea unor solutii alternative, propunem doua variante (scenarii) pentru realizarea traseului cicloturistic care sunt in conformitate cu recomandarile din expertiza tehnica:

Tabel 14

Nr. Crt.	Denumire U.A.T.	Tronson	Pozitie km	Structura rutiera	
				Scenariul 1	Scenariul 2
1	U.A.T. Cetate	Tronson 1	0+000,00 - 10+823,00	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam ordinar: 10 cm; • Strat din balast bogat in argila mim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta - Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam penetrat: 10 cm; • Strat din piatra sparta : 14 cm; Strat din balast : 12 cm; • Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.
2	U.A.T. Maglavit	Tronson 2	0+000,00 - 1+900,00 si 2+730,00 – 9+076,00	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam ordinar: 10 cm; • Strat din balast bogat in argila mim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta - Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam penetrat: 10 cm; • Strat din piatra sparta : 14 cm; Strat din balast : 12 cm; • Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.
			1+900,00 - 2+730,00	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi la nivel de balast: • Asternere balast in cantitate de maxim 300mc/km; • Scarificare si reprofilare platforma existenta; • Zestre din agregate existenta - Lucrari reglementate prin AND 554/2002.	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi la nivel de balast: • Asternere balast in cantitate de maxim 300mc/km; • Scarificare si reprofilare platforma existenta; • Zestre din agregate existenta - Lucrari reglementate prin AND 554/2002.

Nr. Crt.	Denumire U.A.T.	Tronson	Pozitie km	Structura rutiera	
				Scenariul 1	**Scenariul 2**
3	U.A.T. Calafat	Tronson 3.1	0+000,00 - 2+980,00	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam ordinar: 10 cm; • Strat din balast bogat in argila mim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta - Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam penetrat: 10 cm; • Strat din piatra sparta : 14 cm; Strat din balast : 12 cm; • Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.
			2+980,00-3+492,00	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA (dala de beton)	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA (dala de beton)
		Tronson 3.2	0+000,00 – 0+250,00	Traseu cicloturistic amplasat paralel cu ampriza Drumului national DN55: • strat de uzura din mixtura asfaltica tip BA 8 rul; 50/70: 4 cm; • strat de baza din beton de ciment C16/20: 10 cm; • strat de fundatie din balast: 10 cm.	Traseu cicloturistic amplasat paralel cu ampriza Drumului national 54A: • strat de uzura din mixtura asfaltica tip BA 8 rul; 50/70: 4 cm; • strat de baza din balast stabilizat cu lianti hidraulici: 15 cm; • strat de fundatie din balast: 10 cm.

Nr. Crt.	Denumire U.A.T.	Tronson	Pozitie km	Structura rutiera	
				Scenariul 1	**Scenariul 2**
			0+250,00 - 5+278,00	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi la nivel de balast: • Asternere balast in cantitate de maxim 300mc/km; • Scarificare si reprofilare platforma existenta; • Zestre din agregate existenta - Lucrari reglementate prin AND 554/2002.	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi la nivel de balast: • Asternere balast in cantitate de maxim 300mc/km; • Scarificare si reprofilare platforma existenta; • Zestre din agregate existenta - Lucrari reglementate prin AND 554/2002.
		Tronson 3.3	0+000,00 - 2+548,00	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA
		Tronson 3.4		Traseu cicloturistic amplasat pe strazi la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA

Nr. Crt.	Denumire U.A.T.	Tronson	Pozitie km	Structura rutiera	
				Scenariul 1	**Scenariul 2**
		Tronson 3.5	0+000,00 - 8+903,00	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA
4	U.A.T. Ciupercenii Noi	Tronson 4.1	0+000,00 - 4+150,00	Traseu cicloturistic amplasat pe drumul judetean DJ 553 la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA	Traseu cicloturistic amplasat pe drumul judetean DJ 553 la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA
		Tronson 4.2	0+000,00 - 3+810,00	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam ordinar: 10 cm; • Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta - Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam penetrat: 10 cm; • Strat din piatra sparta : 14 cm; Strat din balast : 12 cm; • Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.

Nr. Crt.	Denumire U.A.T.	Tronson	Pozitie km	Structura rutiera	
				Scenariul 1	Scenariul 2
		Tronson 4.3	0+000,00 - 1+308,00	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam ordinar: 10 cm; • Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta - Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam penetrat: 10 cm; • Strat din piatra sparta : 14 cm; Strat din balast : 12 cm; • Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.
		Tronson 4.4	0+000,00 - 4+910,00	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam ordinar: 10 cm; • Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta - Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam penetrat: 10 cm; • Strat din piatra sparta : 14 cm; Strat din balast : 12 cm; • Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.

Nr. Crt.	Denumire U.A.T.	Tronson	Pozitie km	Structura rutiera	
				Scenariul 1	Scenariul 2
5	U.A.T. Desa	Tronson 5	0+000,00 - 10+458,00	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam ordinar: 10 cm; • Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta - Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam penetrat: 10 cm; • Strat din piatra sparta : 14 cm; Strat din balast : 12 cm; • Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.
6	U.A.T. Poiana Mare	Tronson 6.1	0+000,00 - 1+742,00	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam ordinar: 10 cm; • Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta - Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam penetrat: 10 cm; • Strat din piatra sparta : 14 cm; Strat din balast : 12 cm; • Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.
		Tronson 6.2	0+000,00 - 3+696,00	Traseu cicloturistic amplasat pe dig de protectie Dunare: • Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Decapare strat vegetal: 10 cm; • Completare cu umplutura de pamant - daca este cazul • Umplutura existenta dig de protectie.	Traseu cicloturistic amplasat pe dig de protectie Dunare: • Strat din macadam penetrat: 10 cm; • Strat din piatra sparta : 14 cm; Strat din balast : 12 cm; • Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.

Nr. Crt.	Denumire U.A.T.	Tronson	Pozitie km	Structura rutiera	
				Scenariul 1	**Scenariul 2**
7	U.A.T. Piscu Vechi	Tronson 7.1	0+000,00 - 0+532,00	Traseu cicloturistic amplasat pe dig de protectie Dunare: • Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Decapare strat vegetal: 10 cm; • Completare cu umplutura de pamant - daca este cazul • Umplutura existenta dig de protectie.	Traseu cicloturistic amplasat pe dig de protectie Dunare: • Strat din macadam penetrat: 10 cm; • Strat din piatra sparta : 14 cm; Strat din balast : 12 cm; • Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.
		Tronson 7.2	0+000,00 - 5+027,00	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam ordinar: 10 cm; • Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta - Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam penetrat: 10 cm; • Strat din piatra sparta : 14 cm; Strat din balast : 12 cm; • Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.
		Tronson 7.3	0+000,00 - 5+842,00	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA

Nr. Crt.	Denumire U.A.T.	Tronson	Pozitie km	Structura rutiera	
				Scenariul 1	**Scenariul 2**
		Tronson 7.4	0+000,00 - 0+315,00; 0+980,00 - 1+092,00.	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi la nivel de balast: • Asternere balast in cantitate de maxim 300mc/km; • Scarificare si reprofilare platforma existenta; • Zestre din agregate existenta - Lucrari reglementate prin AND 554/2002.	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi la nivel de balast: • Asternere balast in cantitate de maxim 300mc/km; • Scarificare si reprofilare platforma existenta; • Zestre din agregate existenta - Lucrari reglementate prin AND 554/2002.
			0+315,00 - 0+980,00	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA
8	U.A.T. Ghidici	Tronson 8.1	0+000,00 - 1+735,00	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam ordinar: 10 cm; • Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta - Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam penetrat: 10 cm; • Strat din piatra sparta : 14 cm; Strat din balast : 12 cm; • Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.

Nr. Crt.	Denumire U.A.T.	Tronson	Pozitie km	Structura rutiera	
				Scenariul 1	**Scenariul 2**
		Tronson 8.2	0+000,00 - 0+015,00	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi la nivel de balast: • Asternere balast in cantitate de maxim 300mc/km; • Scarificare si reprofilare platforma existenta; • Zestre din agregate existenta - Lucrari reglementate prin AND 554/2002.	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi la nivel de balast: • Asternere balast in cantitate de maxim 300mc/km; • Scarificare si reprofilare platforma existenta; • Zestre din agregate existenta - Lucrari reglementate prin AND 554/2002.
			0+015,00 - 1+182,00	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA
		Tronson 8.3	0+000,00 - 2+442,00	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam ordinar: 10 cm; • Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta - Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam penetrat: 10 cm; • Strat din piatra sparta : 14 cm; Strat din balast : 12 cm; • Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.

Nr. Crt.	Denumire U.A.T.	Tronson	Pozitie km	Structura rutiera	
				Scenariul 1	Scenariul 2
		Tronson 8.4	0+000,00 - 3+121,00	Traseu cicloturistic amplasat pe dig de protectie Dunare: • Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Decapare strat vegetal: 10 cm; • Completare cu umplutura de pamant - daca este cazul • Umplutura existenta dig de protectie.	Traseu cicloturistic amplasat pe dig de protectie Dunare: • Strat din macadam penetrat: 10 cm; • Strat din piatra sparta : 14 cm; Strat din balast : 12 cm; • Completare cu umplutura de pamant- daca este cazul.
9	U.A.T. Rast	Tronson 9	0+000,00 - 8+697,00	Traseu cicloturistic amplasat pe dig de protectie Dunare: • Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Decapare strat vegetal: 10 cm; • Completare cu umplutura de pamant - daca este cazul • Umplutura existenta dig de protectie.	Traseu cicloturistic amplasat pe dig de protectie Dunare: • Strat din macadam penetrat: 10 cm; • Strat din piatra sparta : 14 cm; Strat din balast : 12 cm; • Completare cu umplutura de pamant- daca este cazul.
10	U.A.T. Negoi	Tronson 10	0+000,00 - 3+377,00	Traseu cicloturistic amplasat pe dig de protectie Dunare: • Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Decapare strat vegetal: 10 cm; • Completare cu umplutura de pamant - daca este cazul • Umplutura existenta dig de protectie.	Traseu cicloturistic amplasat pe dig de protectie Dunare: • Strat din macadam penetrat: 10 cm; • Strat din piatra sparta : 14 cm; Strat din balast : 12 cm; • Completare cu umplutura de pamant- daca este cazul.

Nr. Crt.	Denumire U.A.T.	Tronson	Pozitie km	Structura rutiera	
				Scenariul 1	Scenariul 2
11	U.A.T. Catane	Tronson 11	0+000,00 - 3+115,00	Traseu cicloturistic amplasat pe dig de protectie Dunare: • Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Decapare strat vegetal: 10 cm; • Completare cu umplutura de pamant - daca este cazul • Umplutura existenta dig de protectie.	Traseu cicloturistic amplasat pe dig de protectie Dunare: • Strat din macadam penetrat: 10 cm; • Strat din piatra sparta : 14 cm; Strat din balast : 12 cm; • Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.
12	U.A.T. Bistret	Tronson 12	0+000,00 – 10+185,00 si 11+250,00 - 11+400,00	Traseu cicloturistic amplasat pe dig de protectie Dunare: • Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Decapare strat vegetal: 10 cm; • Completare cu umplutura de pamant - daca este cazul • Umplutura existenta dig de protectie.	Traseu cicloturistic amplasat pe dig de protectie Dunare: • Strat din macadam penetrat: 10 cm; • Strat din piatra sparta : 14 cm; Strat din balast : 12 cm; • Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.
			10+185,00 - 11+250,00	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam ordinar: 10 cm; • Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta - Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam penetrat: 10 cm; • Strat din piatra sparta : 14 cm; Strat din balast : 12 cm; • Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.

Nr. Crt.	Denumire U.A.T.	Tronson	Pozitie km	Structura rutiera	
				Scenariul 1	Scenariul 2
13	U.A.T. Carna	Tronson 13	0+000,00 - 7+893,00	Traseu cicloturistic amplasat pe dig de protectie Dunare: • Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Decapare strat vegetal: 10 cm; • Completare cu umplutura de pamant - daca este cazul • Umplutura existenta dig de protectie.	Traseu cicloturistic amplasat pe dig de protectie Dunare: • Strat din macadam penetrat: 10 cm; • Strat din piatra sparta : 14 cm; Strat din balast : 12 cm; • Completare cu umplutura de pamant- daca este cazul.
14	U.A.T. Macesu de Jos	Tronson 14	0+000,00 - 2+283,00	Traseu cicloturistic amplasat pe dig de protectie Dunare: • Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Decapare strat vegetal: 10 cm; • Completare cu umplutura de pamant - daca este cazul • Umplutura existenta dig de protectie.	Traseu cicloturistic amplasat pe dig de protectie Dunare: • Strat din macadam penetrat: 10 cm; • Strat din piatra sparta : 14 cm; Strat din balast : 12 cm; • Completare cu umplutura de pamant- daca este cazul.
15	U.A.T. Gighera	Tronson 15.1	0+000,00 - 17+407,00	Traseu cicloturistic amplasat pe dig de protectie Dunare: • Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Decapare strat vegetal: 10 cm; • Completare cu umplutura de pamant - daca este cazul • Umplutura existenta dig de protectie.	Traseu cicloturistic amplasat pe dig de protectie Dunare: • Strat din macadam penetrat: 10 cm; • Strat din piatra sparta : 14 cm; Strat din balast : 12 cm; • Completare cu umplutura de pamant- daca este cazul.

Nr. Crt.	Denumire U.A.T.	Tronson	Pozitie km	Structura rutiera	
				Scenariul 1	Scenariul 2
		Tronson 15.2	0+000,00 - 0+009,00; 0+630,00 - 0+634,00.	Traseu cicloturistic amplasat pe dig de protectie Dunare: • Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Decapare strat vegetal: 10 cm; • Completare cu umplutura de pamant - daca este cazul • Umplutura existenta dig de protectie.	Traseu cicloturistic amplasat pe dig de protectie Dunare: • Strat din macadam penetrat: 10 cm; • Strat din piatra sparta : 14 cm; Strat din balast : 12 cm; • Completare cu umplutura de pamant- daca este cazul.
			0+012,00 - 0+050,00	Traseu cicloturistic amplasat paralel cu ampriza Drumului national 54A: • strat de uzura din mixtura asfaltica tip BA 8 rul; 50/70: 4 cm; • strat de baza din beton de ciment C16/20: 10 cm; • strat de fundatie din balast: 10 cm.	Traseu cicloturistic amplasat paralel cu ampriza Drumului national 54A: • strat de uzura din mixtura asfaltica tip BA 8 rul; 50/70: 4 cm; • strat de baza din balast stabilizat cu lianti hidraulici: 15 cm; • strat de fundatie din balast: 10 cm.
			0+050,00 - 0+630,00	Traseu cicloturistic amplasat pe drumul national la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA	Traseu cicloturistic amplasat pe drumul national la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA

Nr. Crt.	Denumire U.A.T.	Tronson	Pozitie km	Structura rutiera	
				Scenariul 1	**Scenariul 2**
		Tronson 15.3	0+000,00 - 0+922,00	Traseu cicloturistic implementat de ABA Jiu: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA	Traseu cicloturistic implementat de ABA Jiu: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA
		Tronson 15.4	0+000,00 - 0+325,00	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam ordinar: 10 cm; • Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta - Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam penetrat: 10 cm; • Strat din piatra sparta : 14 cm; Strat din balast : 12 cm; • Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.
16	U.A.T. Ostroveni	Tronson 16.1	0+000,00 - 6+281,00	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam ordinar: 10 cm; • Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta - Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam penetrat: 10 cm; • Strat din piatra sparta : 14 cm; Strat din balast : 12 cm; • Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.

Nr. Crt.	Denumire U.A.T.	Tronson	Pozitie km	Structura rutiera	
				Scenariul 1	Scenariul 2
		Tronson 16.2	0+000,00 - 1+424,00	Traseu cicloturistic amplasat pe drumul national la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA	Traseu cicloturistic amplasat pe drumul national la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA
		Tronson 16.3	0+000,00 - 1+425,00	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA
			1+425,00 - 2+218,00	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi la nivel de balast: • Asternere balast in cantitate de maxim 300mc/km; • Scarificare si reprofilare platforma existenta; • Zestre din agregate existenta - Lucrari reglementate prin AND 554/2002.	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi la nivel de balast: • Asternere balast in cantitate de maxim 300mc/km; • Scarificare si reprofilare platforma existenta; • Zestre din agregate existenta - Lucrari reglementate prin AND 554/2002.

Nr. Crt.	Denumire U.A.T.	Tronson	Pozitie km	Structura rutiera	
				Scenariul 1	**Scenariul 2**
		Tronson 16.4	0+000,00 - 3+597,00	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam ordinar: 10 cm; • Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta - Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam penetrat: 10 cm; • Strat din piatra sparta : 14 cm; Strat din balast : 12 cm; • Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.
		Tronson 16.5	0+000,00 - 1+105,00	Traseu cicloturistic amplasat pe terenuri la nivel de pamant: • Strat din macadam ordinar: 10 cm; • Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta - Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.	Traseu cicloturistic amplasat pe terenuri la nivel de pamant: • Strat din macadam penetrat: 10 cm; • Strat din piatra sparta : 14 cm; Strat din balast : 12 cm; • Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.

Nr. Crt.	Denumire U.A.T.	Tronson	Pozitie km	Structura rutiera	
				Scenariul 1	Scenariul 2
17	U.A.T. Bechet	Tronson 17.1	0+000,00 - 1+057,00	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam ordinar: 10 cm; • Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta - Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam penetrat: 10 cm; • Strat din piatra sparta : 14 cm; Strat din balast : 12 cm; • Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.
		Tronson 17.2	0+000,00 - 0+828,00; 3+589,00 - 3+700,00; 4+080,00 - 4+394,00.	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi la nivel de balast: • Asternere balast in cantitate de maxim 300mc/km; • Scarificare si reprofilare platforma existenta; • Zestre din agregate existenta - Lucrari reglementate prin AND 554/2002.	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi la nivel de balast: • Asternere balast in cantitate de maxim 300mc/km; • Scarificare si reprofilare platforma existenta; • Zestre din agregate existenta - Lucrari reglementate prin AND 554/2002.
			0+828,00 - 1+920,00; 1+920,00 - 3+589,00; 3+700,00 - 4+080,00.	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA	Traseu cicloturistic amplasat pe strazi la nivel de asfalt: NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSII INFRASTRUCTURA EXISTENTA

Nr. Crt.	Denumire U.A.T.	Tronson	Pozitie km	Structura rutiera	
				Scenariul 1	Scenariul 2
		Tronson 17.3	0+000,00 - 1+035,00	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam ordinar: 10 cm; • Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta - Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam penetrat: 10 cm; • Strat din piatra sparta : 14 cm; Strat din balast : 12 cm; • Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.
18	U.A.T. Calarasi	Tronson 18	0+000,00 - 7+412,00	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam ordinar: 10 cm; • Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta - Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam penetrat: 10 cm; • Strat din piatra sparta : 14 cm; Strat din balast : 12 cm; • Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.

Nr. Crt.	Denumire U.A.T.	Tronson	Pozitie km	Structura rutiera	
				Scenariul 1	Scenariul 2
19	U.A.T. Dabuleni	Tronson 19	0+000,00 - 6+750,00	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam ordinar: 10 cm; • Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm; • Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta - Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.	Traseu cicloturistic amplasat pe drumuri de exploatare la nivel de pamant: • Strat din macadam penetrat: 10 cm; • Strat din piatra sparta : 14 cm; Strat din balast : 12 cm; • Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.

5.2. Selectarea si justificarea scenariului/optiunii optim(e) recomandat(e)

Varianta 1

AVANTAJE

– stabilizarea cu enzime speciale confera straturilor alcatuite din aceste materiale o rigiditate ridicata, care determina tensiuni reduse transmise la nivelul patului drumului;

– costuri de realizare medii;

– costuri de intretinere mici;

– durata de executie medie;

– reducerea gradului de poluare.

DEZAVANTAJE

– un confort mai redus in trafic.

Varianta 2

AVANTAJE

– permeabilitatea mare a sistemului rutier;

– confort deosebit in trafic;

DEZAVANTAJE

- costuri foarte mari de executie;
- costuri foarte mari de intretinere;
- perioada mare de executie;

Tinand seama de eficienta si de criteriile tehnico-economice, recomandam ca solutie de modernizare a traseului analizat, Varianta 1, acesta avand costurile initiale de executie mai reduse.

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

a. Obţinerea si amenajarea terenului

Terenul ocupat de traseul cicloturistic propus ce face obiectul prezentei documentatii este situata in administrarea unitatii administrativ teritoriale Dolj. Terenul respectiv se afla in proprietatea publica/drept de proprietate U.A.T. Dolj.

b. Asigurarea utilităţilor necesare funcţionării obiectivului

Nu este cazul

c. Solutia tehnica, cuprinzand descrierea, din punct de vedere tehnologic, constructiv, tehnic, functional-arhitectural şi economic, a principalelor lucrari pentru investitia de baza, corelata cu nivelul calitativ, tehnic şi de performanta ce rezulta din indicatorii tehnico-economici propusi

In ceea ce priveste traseul cicloturistic in judetul DOLJ, acesta are punctul de inceput la limita dintre U.A.T. SALCIA JUDET MEHEDINTI – U.A.T. CETATE JUDET DOLJ (Sfarsit drum de exploatare cu CF51798 si inceput canalt CN527/2 cf 38143) si are punctul de sfarsit traseu la limita U.A.T. DABULENI, JUDET DOLJ - U.A.T. IANCA, JUDET OLT (sfarsit drum de exploatare DE2383/1 cu CF 54005).

Traseul cicloturistic, de pe raza judetului Dolj, in lungime cumulata de 185,503 km strabate urmatoarele U.A.T. – uri:

Tabel 15

Nr. Crt.	Denumire U.A.T.	Tronson	Lun-gime (km)	Amplasament Traseu cicloturistic
1	U.A.T. Cetate	Tronson 1	10,823	Drumuri de exploatare
2	U.A.T. Maglavit	Tronson 2	9,076	Drumuri de exploatare
3	U.A.T. Calafat	Tronson 3.1	3,492	Drumuri de exploatare
		Tronson 3.2	5,283	Drumuri locale si DN56D
		Tronson 3.3	2,460	Drum national DN56D
		Tronson 3.4	3,095	Strazi mun. Calafat
		Tronson 3.5	8,903	Drum judetean DJ 553
4	U.A.T.	Tronson 4.1	4,150	Drum Judetean DJ 553

Nr. Crt.	Denumire U.A.T.	Tronson	Lun-gime (km)	Amplasament Traseu cicloturistic
	Ciupercenii Noi	Tronson 4.2	3,810	Drumuri de exploatare
		Tronson 4.3	1,308	Drumuri de exploatare
		Tronson 4.4	4,910	Drumuri de exploatare
5	U.A.T. Desa	Tronson 5	10,458	Drumuri de exploatare
6	U.A.T. Poiana Mare	Tronson 6.1	1,742	Drumuri de exploatare
		Tronson 6.2	3,696	Dig de protectie al Dunarii
7	U.A.T. Piscu Vechi	Tronson 7.1	0,532	Dig de protectie al Dunarii
		Tronson 7.2	5,027	Drumuri de exploatare
		Tronson 7.3	5,842	Drum comunal DC55
		Tronson 7.4	1,092	Strazi balastate / asfaltate
8	U.A.T. Ghidici	Tronson 8.1	1,735	Drumuri de exploatare
		Tronson 8.2	1,182	Strazi balastate / asfaltate
		Tronson 8.3	2,442	Drumuri de exploatare
		Tronson 8.4	3,121	Dig de protectie al Dunarii
9	U.A.T. Rast	Tronson 9	8,697	Dig de protectie al Dunarii
10	U.A.T. Negoi	Tronson 10	3,377	Dig de protectie al Dunarii
11	U.A.T. Catane	Tronson 11	3,115	Dig de protectie al Dunarii
12	U.A.T. Bistret	Tronson 12	11,400	Dig de protectie al Dunarii si drum de exploatare
13	U.A.T. Carna	Tronson 13	7,893	Dig de protectie al Dunarii
14	U.A.T. Macesu de Jos	Tronson 14	2,283	Dig de protectie al Dunarii
15	U.A.T. Gighera	Tronson 15.1	17,407	Dig de protectie al Dunarii
		Tronson 15.2	0,634	Drum National DN55A
		Tronson 15.3	0,922	Dig de protectie al raului Jiu
		Tronson 15.4	0,325	Drum de exploatare
16	U.A.T. Ostroveni	Tronson 16.1	6,281	Drum de exploatare
		Tronson 16.2	1,422	Drum National DN55A
		Tronson 16.3	2,218	Strazi balastate / asfaltate
		Tronson 16.4	3,597	Drum de exploatare
		Tronson 16.5	1,105	Teren intravilan
17	U.A.T. Bechet	Tronson 17.1	1,057	Drumuri vicinale
		Tronson 17.2	4,394	Strazi balastate / asfaltate
		Tronson 17.3	1,035	Drum de exploatare
18	U.A.T. Calarasi	Tronson 18	7,412	Drumuri de exploatare
19	U.A.T. Dabuleni	Tronson 19	6,750	Drumuri de exploatare

Caracteristicile tehnice ale traseului cicloturistic:

1. U.A.T. Cetate

Traseul cicloturistic in lungime de aproximativ 10,823 km propus pentru a traversa U.A.T. Cetate are ca punct de inceput limita U.A.T. Salcia din judetul Mehedinti si ca punct de sfarsit limita U.A.T. Maglavit judetul Dolj. Traseul se afla in extravilanul localitatii Cetate.

Tronson 1 - U.A.T. Cetate

- Lungime traseu cicloturistic: 10,823 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 3,00 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 3,00%;
- Latime zona de siguranta: 2 x 0,50 m;
- Lungime reprofilare rigola de pamant: 15,00 m;
- Numar indicatoare: 88 buc;
- Extindere podete transversale existente: 3 buc. (Dn 500 L=7,50 km 5+810,00; Dn 500 L=7,50 km 8+530,00 si Dn 500 L=7,50 km 8+725,00).
- Decolmatare podete transversale existente: 2 buc.;
- Zona de odihna: 1 buc..

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***

- Strat din macadam ordinar: 10 cm;
- Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm;
- Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta. Completare cu umplutura de pamant - daca este cazul.

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 1 in lungime de 10,823 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor de exploatare existente din extravilanul localitatii. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drum existente. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

- ***Zona de odihna:***

Zona de odihna intermediara cu spatiu de dormit - km 0+010,00 amplasata pe teren CF38130, pe raza UAT CETATE cu dimensiunea 6 x 2 m.

2. U.A.T. Maglavit

Traseul cicloturistic in lungime de 9,076 km propus pentru a traversa U.A.T. Maglavit are ca punct de inceput limita U.A.T. CETATE si ca punct de sfarsit limita U.A.T. CALAFAT. Traseul se afla in extravilanul si intravilanul localitatii Maglavit.

Tronson 2 - U.A.T. Maglavit

- Lungime traseu cicloturistic: 9,076 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 3,00 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 3,00%;
- Latime zona de siguranta: 2 x 0,50 m;
- Lungime reprofilare rigola de pamant: 905,00 m;
- Numar indicatoare: 86 buc;
- Extindere podete trsasnversale existente: 3 buc. (Dn 500 L=10,00 km 0+740,00; Dn 500 L=10,00 km 1+051,00 si Dn 500 L=10,10 km 1+108,00);
- Decolmatare podete transversale existente: 1 buc.

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***
  - **km 0+000,00 – 1+900,00 si km 2+730,00 – 9+076,00; - pe drumuri de exploatare**

- Strat din macadam ordinar: 10 cm;
- Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm;
- Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta. Completare cu umplutura de pamant - daca este cazul.

  - **km 1+900,00 – 2+730,00; - pe zona de drumuri balastate**

- Asternere balast in cantitate de maxim 300mc/km;
- Scarificare si reprofilare platforma existenta;
- Zestre din agregate existenta -Lucrari reglementate prin AND 554/2002.

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 2 de 9,076 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor de exploatare existente din extravilanul localitatii. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drum existente. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

3. U.A.T. Calafat

Traseul cicloturistic in lungime aproximativa de 23,233 km (compus din tronson 3.1 de 3,492 km; tronson 3.2 de 5,278 km; tronson 3.3 de 2,548 km; tronson 3.4 de 3,095 km si tronson 3.5 de 8,903 km) propus pentru a traversa U.A.T. Calafat are ca punct de inceput limita U.A.T. Magalvit si ca punct de sfarsit limita U.A.T. Ciupercenii Noi. Traseul se afla in intravilanul si extravilanul localitatii Calafat.

Tronsonul 3.1 in lungime de 3,492 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri de exploatare existente din extravilanul localitatii Calafat (DE158, De159, DE171 si DE204).

Tronsonul 3.2 in lungime de 5,278 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor locale existente din intravilanul satului Basarabi al localitatii Calafat (Strada Calea Craiovei/ DN56, Strada Viilor, Strada Campului, Strada Nucilor /DC66, Strada Ciresilor, Strada Padurea Bascov, Strada Caraiman si alte strazi locale).

Tronsonul 3.3 in lugime de 2,548 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor nationale existente din extravilanul si intavilanul localitatii Calafat DN56/E79 si DN56D.

Tronsonul 3.4 in lungime de 3,095 km propus se suprapune cu reteaua strazilor locale existente din intavilanul localitatii Calafat (Strada Traian, B-dul Tudor Vladimirescu si strada Cobuz).

Tronsonul 3.5 in lungime de 8,903 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor judetene existente din intavilanul si extravilanul localitatii Calafat si a satului Ciupercenii Vechi (drumul judetean DJ553).

Tronson 3.1 - U.A.T. Calafat

- Lungime traseu cicloturistic: 3,492 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 3,00 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 3,00%;
- Latime zona de siguranta: 2 x 0,50 m;
- Numar indicatoare: 29 buc;
- Decolmatare podete transversale existente: 3 buc;

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***
  - **km 0+000,00 – 2+980,00;**

- Strat din macadam ordinar: 10 cm;
- Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm;
- Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta. Completare cu umplutura de pamant - daca este cazul.

- **km 2+980,00 – 3+492,00;**

NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSI INFRASTRUCTURA EXISTENTA

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 3.1 de 3,492 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor de exploatare existente din extravilanul localitatii. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drum existente. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata. Pe intervalul km 2+980 – 3+492 traseul pistei de biciclisti se suprapune cu un drum de

Tronson 3.2 - U.A.T. Calafat

- Lungime traseu cicloturistic: 5,278 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 3,00 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 3,00%;
- Latime zona de siguranta: 2 x 0,50 m;
- Lungime pista biciclisti: 250,00 m;
- Lungime borduri prefabricate 10x15 cm: 470,00 m;
- Lungime reprofilare rigola de pamant: 3.500,00 m;
- Pasarela biciclisti: 1 buc.;
- Numar indicatoare: 121 buc;
- Podete trasnversale: 2 buc. (Dn 500 L=10,00 si Dn 600 L=15,00 m).

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***

- **km 0+000,00 – 0+250,00; - structura de pista**

- Strat de uzura din mixtura asfaltica tip BA 8 rul; 50/70: 4 cm;
- Strat de baza din beton de ciment C16/20: 10 cm;
- Strat de fundatie din balast: 10 cm;
- Incadrare structura in borduri prefabricate 10x15 cm.

- **km 0+250,00 – 5+278,00; - pe zona de drumuri balastate**

- Asternere balast in cantitate de maxim 300mc/km;
- Scarificare si reprofilare platforma existenta;
- Zestre din agregate existenta -Lucrari reglementate prin AND 554/2002.

In zona km 0+020 se propune realizarea unei pasarale peste canalul de irigatii care va fi paralela cu podul de pe drumul national DN56.

*Nota: Pe zona drumurilor asfaltate /traversare drum national **NU SE INTERVINE** la structura rutiera existenta;

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 3.2 de 5,278 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor locale existente din intravilanul satului Basarabi al localitatii Calafat (Strada Calea Craiovei/ DN56, Strada Viilor, Strada Campului, Strada Nucilor /DC66, Strada Ciresilor, Strada Padurea Bascov, Strada Caraiman si alte strazi locale). In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drumuri existente. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

PASARELA PESTE CANAL ANIF

INFRASTRUCTURA

Infrastructurile pasarelei vor fi alcatuite din doua culei fundate indirect, prin intermediul pilotilor.

Pentru executia pilotilor se va realiza platforme pentru statia de forat pentru fiecare element de infrastrucura. Dupa realizarea forajului, se va introduce tubulatura recuperabila. Tubulatura se va introduce pe toata adancimea forajului. Dupa introducerea carcaselor de armatura, care vor avea lungimea de 11.00 m, inclusiv mustatile de armatura, care vor ajuta la solidarizarea cu radierul fundatiei, se va executa betonarea pilotilor, care se va realiza pe adancimea de 11.00 m. Dupa executia tuturor pilotilor se va executa sapatura pana la o cota de -0.10 m fata de partea inferioara a radierului, cu scopul de a se executa stratul de egalizare din beton monolit de 10 cm grosime.

Culeele sunt realizate din beton armat fundate indirect pe 4 micropiloti forati cu diametrul de 800 mm si adancimea de 10,00 m. Culeile vor fi prevazute cu ziduri intoarse.

Inainte de executia radierului se va demola betonul contaminat din capul pilotilor pe adancimea de 85 cm, la fiecare pilot.

Elevatiile vor avea inaltimi de 3,00 m pentru culeea C1, respectiv 3,00 m pentru culeea C2, fiind prevazute cu ziduri intoarse, dren in spate prevazut cu rigole pentru colectarea si evacuarea apelor.

In raport cu firul apei si al albiei amenajate, elevatiile culeelor vor fi amplasate paralel cu acestea.

SUPRASTRUCTURA

Tablierul are o deschidere de 16,00 m si asigura o parte carosabila de 4,00 m intre parapeti.Latimea totala a tablierului este de 4,50 m.

Rezemarea pe infrastructuri se va realiza prin intermediul aparatelor de reazem din neopren.

Grinzile vor conlucra in sens transversal prin intermediul unei placi de suprabetonare din beton armat C35/45, armatura B500C. Grosimea placii va fi variabila, intre 16 cm si 20 cm.

CALEA PE POD

Calea pe pasarela va avea latimea de 4,00 m cu panta transversala in acoperis de 2,00%.

Calea pe pasarela va fi realizata din:

- 4 cm BAP16 rul. 50/70 – strat de uzura;
- 4 cm BAP16 rul. 50/70– strat de legatura;
- 3 cm beton asfaltic BA 8 – protectie hidroizolatie;
- hidriozolatie tip membrana;
- Placa de suprabetonare C35/45 – 16....20 cm.

Hidroizolatia pe pasarela, va fi de tip membrana pe baza de bitum distilat modificat cu elasto-plastomeri, cu armatura, rezistenta la tractiune si perforare.

Se vor realiza cordoane de impermeabilizare langa lisa parapetului la partea superioara a hidroizolatiei si a stratului de BA8. Se vor mai realiza cordoane de impermeabilizare in lungul dispozitivelor de acoperire a rosturilor.

Dispozitivele de acoperire a rosturilor se vor monta in dreptul culeelor.

RAMPE DE ACCES

Rampele de acces vor fi alcatuite din terasamnete de pamant, executate cu taluzuri inclinate la 2:3.

Sistemul rutier pe rampele de acces va fi compus din:

- 4 cm - uzura BA8 rul. 50/70;
- 10 cm – strat de baza din beton de ciment C16/20;
- 10 cm – strat de fundatie din balast;

Tabel centralizator tipuri de beton utilizate

Tabel 16

Elementul constructiv	Clasa de expunere	Clasa betonului	Tipul betonului	
			Beton armat	Beton simplu
Piloti	XA1+XC2	C25/30	x	
Radiere	XA1+XC2	C25/30	x	
Elevatii	XC4 +XF2+XD1	C30/37	x	
Tablier	XC4 +XF4+XD3	C35/45	x	
Sferturi de con, casiuri si scari de acces	XC4 +XF4+XD1	C30/37		x
Beton de egalizare	X0	C8/10		x

AMENAJAREA ALBIEI CANALULUI ANIF

Albia canalului este bine conturata si din beton. In raport cu canalul, podul este normal.

Unde se va realiza podul pe zona culeelor (lungime de 10 ml) se va reface canalul cu urmatoarea structura: 10 cm de balast si un strat din beton C30/37 in grosime de 15 cm armat cu plasa sudata cu diametrul de 8 mm.

Tronson 3.3 - U.A.T. Calafat

Avand in vedere ca traseul cicloturistic se bifurca pe zona interectiei denivelate urmand sensurile existene de ciculatie rezulta 2 subtronsoane si anume Tronson 3.3A care urmareste sensul de kilometrare Maglavit => Calafat si tronsonul 3.3B care este invers sensului de kilometrare Calafat => Maglavit pe breteaua intersectiei denivelate. Descrierea acestor subtronsoane este dupa cum urmeaza:

Tronson 3.3A - U.A.T. Calafat

- Lungime traseu cicloturistic: 2,460 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 3,00 m;
- Panta transversala a partii carosabile existente: ~2,50%;
- Lungime bordura separatoare de sens din cauciuc: 62,00 m;
- Vopsea pista biciclisti: 100,00 mp;
- Numar indicatoare: 36 buc.

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***
  - **km 0+000,00 – 2+460,00;**

NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSI INFRASTRUCTURA EXISTENTA

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 3.3A in lungime de 2,460 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor nationale (DN56 si DN56D) existente din intravilanul si extravilanul localitatii. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drum existente.

Traseul tronsonului 3.3A incepe de la km 80+725 dreapta a drumului national DN56 (vis-a-vis de peco Petrom) mergand atat pe partea dreapta cat si pe partea stanga spre municipiul Calafat, pe partea carosabila a drumului national pana in Orasul Calafat la sensul giratoriu dintre Soseau de Centura-Strada Traian-DN56D.

Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

Tronson 3.3B - U.A.T. Calafat

- Lungime aproximativa traseu cicloturistic: 1,100 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: ~3,00 m;
- Panta transversala a partii carosabile existente: ~2,50%;
- Numar indicatoare: 8 buc..

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***
  - **km 0+000,00 – 1+110,00;**

NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSI INFRASTRUCTURA EXISTENTA

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 3.3B in lungime de 1,100 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor nationale (DN56D) existente din intravilanul si extravilanul localitatii. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drum existente.

Traseul tronsonului 3.3B incepe pe breteaua dreapta a drumului national DN56D mergand pe partea dreapta dinspre municipiul Calafat, pe partea carosabila a drumului national spre Satul Basarabi.

Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

Tronson 3.4 - U.A.T. Calafat

- Lungime traseu cicloturistic: 3,095 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 3,00 m;
- Panta transversala transversala parte carosabila existenta: ~2,50%;
- Latime zona de siguranta: 2 x 0,50 m;
- Lungime bordura separatoare de sens din cauciuc: 2110,00 m;

- Lungime bordura preafabricata: 20x25 cm: 135,00 m;
- Suprafata refacere zone afectate cu structura pista: 117,50 mp;
- Suprafata refacere rampe trecere de pietoni: 30,00 mp
- Numar indicatoare: 138 buc.

Pe Strada Traian si Strada Cobuz traseul cicloturisticse va desfasura pe partea carosabila existenta ca si traseu sugerat pentru biciclisti.

Pe zona bulevardului Tudor Vladimirescu se vor amenaja benzi pentru biciclete la marginea dreapta a partii carosabila, delimitate pe de-o parte de bordura existenta a trotuarului si pe cealalta parte catre partea carosabila de o bordura separatoare de sens din caucuciuc cu elemente reflectorizante si stalp. Latimea benzii de de bicilisti va fi de 1,20 m parte carosabila plus zona de siguranta spre trotuar cu latimea de 0.20 m si sprea parcarea longitudinala de 0.30-0.50 m. Latimea bezii de circulatie si zonele de siguranta vor fi vopsite in **culoarea verde**.

Pe zona Bulevardului Tudor Vladimirescu se vor reface marcajele in conformitate cu planurile de situatie.

Pe zona pietonala din fata primariei traseul ciloturistic va fi marcat pe infrastructura existenta prin vopsirea cu **culoare verde** in conformitate cu normativele in vigoare.

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***

NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSI INFRASTRUCTURA EXISTENTA

Strucutra pentru complatare pista de biciclete si refacere rampe in zona trecerilor de pietoni va fi urmatoarea:

- Strat de uzura din mixtura asfaltica tip BA 8 rul; 50/70: 4 cm;
- Strat de baza din beton de ciment C16/20: 10 cm;
- Strat de fundatie din balast: 10 cm;
- Incadrare structura in borduri prefabricate 20x25 cm.

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 3.4 in lungime de 3,095 km propus se suprapune cu reteaua de strazi existente din intravilanul localitatii (Strada Traian, B-dul Tudor Vladimirescu si strada Cobuz). In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drumuri existente.

Tronson 3.5 - U.A.T. Calafat

- Lungime aproximativa traseu cicloturistic: 8,903 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 3,00 m;
- Panta transversala parte carosabila existenta: ~2,50%;
- Latime zona de siguranta: 2 x 0,50 m;s
- Decolamatare podete transvesale existente: 8 buc.;
- Refacere marcaje longitudinale: 26.709 km;
- Numar indicatoare: 109 buc.

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***

NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSI INFRASTRUCTURA EXISTENTA

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 3.5 in lungime de 8,903 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor judetene existente din intravilanul si extravilanul localitatii in principal cu drumul judetean DJ553. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele drumului existent. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

4. U.A.T. Ciupercenii Noi

Traseul cicloturistic de 14,178 km (compus din tronson 4.1 de 4,150 km; tronson 4.2 de 3,810 km; tronson 4.3 de 1,308 km si tronson 4.4 de 4,910 km) propus pentru a traversa U.A.T. Ciupercenii Noi are ca punct de inceput limita U.A.T. CALAFAT si ca punct de sfarsit limita U.A.T. DESA. Traseul se afla in extravilanul si intravilanul localitatii Ciupercenii Noi.

Tronsonul 4.1, in lungime de 4,150 km, propus se suprapune cu reteaua de drumuri judetene (DJ553) din extravilanul si intravilanul localitatii Ciupercenii Noi.

Tronsonul 4.2, in lungime de 3,810 km, propus se suprapune cu reteaua de drumuri de exploatare din extravilanul localitatii.

Tronsonul 4.3, in lungime de 1,308 km, propus se suprapune cu reteaua de drumuri de exploatare din extravilanul localitatii.

Tronsonul 4.4, in lungime de 4,910 km, propus se suprapune cu reteaua de drumuri de exploatare din extravilanul localitatii.

Tronson 4.1 - U.A.T. Ciupercenii Noi

- Lungime traseu cicloturistic: 4,150 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 2x (2,50-3,00) m;
- Panta transversala parte carosabila existenta: ~2,50%;
- Latime zona de siguranta: 2 x 0,50 m;
- Numar indicatoare: 51 buc;
- Decolmatare podete transversale existente: 3 buc;

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***

NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSI INFRASTRUCTURA EXISTENTA

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 4.1 in lungime de 4,150 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor judetene existente din intravilanul si extravilanul localitatii in principal cu drumul judetean DJ553. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele drumului existent. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

Tronson 4.2 - U.A.T. Ciupercenii Noi

- Lungime traseu cicloturistic: 3,810 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 3,00 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 3,00%;
- Latime zona de siguranta: 2 x 0,50 m;
- Numar indicatoare: 31 buc;
- Lungime reprofilare rigola din pamant: 1650,00 m;
- Decolmatare podete transversale existente: 4 buc;
- Extindere podete trasnversale existente: 1 buc. (Dn 500 L=10,00 km 2+035,00).
- Zona de odihna: 1 buc.

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***

- Strat din macadam ordinar: 10 cm;
- Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm;

- Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta. Completare cu umplutura de pamant - daca este cazul.

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 4.2 in lungime de 3,810 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor de exploatare existente din extravilanul localitatii. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drum existente. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

- ***Zona de odihna:***

Zona de odihna cu spatiu de dormit-km 0+620,00 - T4.2 amplasata pe teren CF31761, in proximitatea localitatii CIUPERCENII NOI

Tronson 4.3 - U.A.T. Ciupercenii Noi

- Lungime traseu cicloturistic: 1,308 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 3,00 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 3,00%;
- Latime zona de siguranta: 2 x 0,50 m;
- Decolamatare podet existent: 1 buc.;
- Numar indicatoare: 5 buc.

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***

- Strat din macadam ordinar: 10 cm;
- Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm;
- Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta. Completare cu umplutura de pamant - daca este cazul.

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 4.3 in lungime de 1,308 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor de exploatare existente din extravilanul localitatii. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drum existente. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

Tronson 4.4 - U.A.T. Ciupercenii Noi

- Lungime traseu cicloturistic: 4,910 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 3,00 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 3,00%;
- Latime zona de siguranta: 2 x 0,50 m;
- Numar indicatoare: 21 buc.

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***

- Strat din macadam ordinar: 10 cm;
- Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm;
- Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta. Completare cu umplutura de pamant - daca este cazul.

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 4.4 in lungime de 4,910 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor de exploatare existente din extravilanul localitatii. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drum existente. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

5. U.A.T. Desa

Traseul cicloturistic de 10,458 km propus pentru a traversa U.A.T. Desa are ca punct de inceput limita U.A.T. CIUPERCENII NOI si ca punct de sfarsit limita U.A.T. POIANA MARE. Traseul se afla in extravilanul localitatii Desa.

Tronson 5 - U.A.T. Desa

- Lungime traseu cicloturistic: 10,458 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 3,00 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 3,00%;
- Latime zona de siguranta: 2 x 0,50 m;
- Numar indicatoare: 55 buc;
- Decolmatare podete transversale existente: 2 buc;
- Zona de odihna: 1 buc..

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***

- Strat din macadam ordinar: 10 cm;

- Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm;
- Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta. Completare cu umplutura de pamant - daca este cazul.

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 5 de 10,458 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor de exploatare existente din extravilanul localitatii. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drum existente. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

- ***Zona de odihna:***

Zona de odihna intermediara cu spatiu de dormit -km 2+730,00 amplasata pe teren CF31809, pe raza UAT DESA.

6. U.A.T. Poiana Mare

Traseul cicloturistic de 5,438 km (compus din tronson 6.1 de 1,742 km si tronson 6.2 de 3,696 km) propus pentru a traversa U.A.T. Poiana Mare are ca punct de inceput limita U.A.T. DESA si ca punct de sfarsit limita U.A.T. PISCU VECHI. Traseul se afla in extravilanul localitatii Poiana Mare.

Tronsonul 6.1, in lungime de 1,742 km, propus se suprapune cu reteaua de drumuri de exploatare din extravilanul localitatii.

Tronsonul 6.2, in lungime de 3,696 km, propus se suprapune cu digul de aparare al Dunarii situat pe raza localitatii.

Tronson 6.1 - U.A.T. Poiana Mare

- Lungime traseu cicloturistic: 1,742 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 3,00 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 3,00%;
- Latime zona de siguranta: 2 x 0,50 m;
- Numar indicatoare: 16 buc;
- Decolmatare podete transversale existente: 2 buc;

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***

- Strat din macadam ordinar: 10 cm;
- Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm;

- Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta. Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 6.1 de 1,742 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor de exploatare existente din extravilanul localitatii. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drum existente. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

Tronson 6.2 - U.A.T. Poiana Mare

- Lungime traseu cicloturistic: 3,696 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 3,00 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 3,00%;
- Latime zona de siguranta: 2 x 0,50 m;
- Suprafata rampe traversare dig: 225,00 mp;
- Elementre prefabricate din beton pentru restrictionare acces dig: 6 buc.;
- Numar indicatoare: 16 buc;
- Zona de odihna: 1 buc..

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***

- Strat din balast bogat in argila minim 15%,stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm;
- Decapare strat vegetal: 10 cm;
- Completare cu umplutura de pamant - daca este cazul;
- Umplutura existenta dig de protectie.

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 6.2 de 3,696 km propus se suprapune cu digul situat pe raza U.A.T. Poiana Mare. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele coronamentului existent. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

- ***Zona de odihna:***

Zona de odihna cu spatiu de dormit-km 0+510,00 amplasata pe terenuri CF65618 si 65619, in proximitate zona impadurita, pe raza UAT POIANA MARE

7. U.A.T. Piscu Vechi

Traseul cicloturistic de 12,493 km (compus din tronson 7.1 de 0,532 km; tronson 7.2 de 5,027 km; tronson 7.3 de 5,842 km si tronson 7.4 de 1,092 km) propus pentru a traversa U.A.T. Piscu Vechi are ca punct de inceput limita U.A.T. POIANA MARE si ca punct de sfarsit limita U.A.T. GHIDICI. Traseul se afla in extravilanul si intravilanul localitatii Piscu Vechi.

Tronsonul 7.1, in lungime de 0,532 km, propus se suprapune cu digul de aparare al Dunarii situat pe raza localitatii.

Tronsonul 7.2, in lungime de 5,027 km, propus se suprapune cu reteaua de drumuri de exploatare din extravilanul localitatii.

Tronsonul 7.3, in lungime de 5,842 km, propus se suprapune cu reteaua de drumuri comunale asfaltate din extravilanul localitatii.

Tronsonul 7.4, in lungime de 1,092 km, propus se suprapune cu reteaua de strazi asfaltate si balastate din intravilanul localitatii.

Tronson 7.1 - U.A.T. Piscu Vechi

- Lungime traseu cicloturistic: 0,532 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 3,00 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 3,00%;
- Latime zona de siguranta: 2 x 0,50 m;
- Suprafata rampe traversare dig: 25,00 mp;
- Elementre prefabricate din beton pentru restrictionare acces dig: 2 buc.;
- Numar indicatoare: 8 buc.

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***

- Strat din balast bogat in argila minim 15%,stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm;
- Decapare strat vegetal: 10 cm;
- Completare cu umplutura de pamant - daca este cazul;
- Umplutura existenta dig de protectie.

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 7.1 de 0,532 km propus se suprapune cu digul situat pe raza U.A.T. Piscu Vechi. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele coronamentului existent. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

Tronson 7.2 - U.A.T. Piscu Vechi

- Lungime traseu cicloturistic: 5,027 km din care:
  - Lungime pe drumuri de exploatare: 4.790,00 m;
  - Lungime pe drumuri locale: 237,00 m;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 3,00 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 3,00%;
- Latime zona de siguranta: 2 x 0,50 m;
- Lungime refacere rigola din pamant: 440,00 m;
- Numar indicatoare: 28 buc.

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***

Structura rutiera pe drumuri de exploatare km 0+000 - km 4+790:

- Strat din macadam ordinar: 10 cm;
- Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm;
- Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta. Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.

Structura rutiera pe drumuri locale km 4+790 – km 5+027:

- Asternere balast in cantitate de maxim 300mc/km;
- Scarificare si reprofilare platforma existenta;
- Zestre din agregate existenta -Lucrari reglementate prin AND 554/2002.

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 7.2 de 5,027 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor de exploatare existente din extravilanul localitatii si drumuri locale din intravilanul localitatii. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drum existente. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

Tronson 7.3 - U.A.T. Piscu Vechi

- Lungime traseu cicloturistic: 5,842 km;
- Numar indicatoare: 47 buc.

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***

NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSI INFRASTRUCTURA EXISTENTA

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 7.3 de 5,842 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor comunale asfaltate din extravilanul localitatii. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drum existente. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

Tronson 7.4 - U.A.T. Piscu Vechi

- Lungime traseu cicloturistic: 1,092 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 4,00 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 3,00%;
- Latime zona de siguranta: 1 x 0,50 m / 2 x 0,50 m;
- Lungime reprofilare rigola pamant: 427,00 ml;
- Numar indicatoare: 26 buc;
- Decolmatare podete transversale existente: 1 buc;
- Zone de odihna: 1 buc..

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***
  - **km 0+000,00 – 0+315,00;**
    - Asternere balast in cantitate de maxim 300mc/km;
    - Scarificare si reprofilare platforma existenta;
    - Zestre din agregate existenta -Lucrari reglementate prin AND 554/2002.
  - **km 0+315,00 – 0+980,00;**

NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSI INFRASTRUCTURA EXISTENTA

  - **km 0+980,00 – 1+092,00;**
    - Asternere balast in cantitate de maxim 300mc/km;
    - Scarificare si reprofilare platforma existenta;
    - Zestre din agregate existenta -Lucrari reglementate prin AND 554/2002.

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 7.4 de 1,092 km propus se suprapune cu reteaua de strazi asfaltate si balastate din intravilanul localitatii. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drum existente. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

- ***Lucrari de colectare si evacuare dirijata a apelor pluviale:***

Pe Tronsonul 7.4 U.A.T. Piscu Vechi pentru colectarea si evacuarea apelor pluviale s-a prevazut reprofilarea rigolei din pamant intre urmatoarele pozitii kilometrice: Tabel 17

Nr. Crt.	Pozitie km	Lungime (m)
1.	0+000,00 – 0+315,00	315,00
2.	0+980,00 – 1+092,00	112,00
	Total	427,00

- ***Zona de odihna:***

Zona de odihna cu spatiu de dormit-km 0+468,00 amplasata pe teren CF38342, in proximitate stadion UAT PISCU VECHI

8. U.A.T. Ghidici

Traseul cicloturistic de 8,480 km (compus din tronson 8.1 de 1,735 km; tronson 8.2 de 1,182 km; tronson 8.3 de 2,442 km si tronson 8.4 de 3,121 km) propus pentru a traversa U.A.T. Ghidici are ca punct de inceput limita U.A.T. PISCU VECHI si ca punct de sfarsit limita U.A.T. RAST. Traseul se afla in extravilanul si intravilanul localitatii Ghidici.

Tronsonul 8.1, in lungime de 1,735 km, propus se suprapune cu reteaua de drumuri de exploatare din extravilanul localitatii.

Tronsonul 8.2, in lungime de 1,182 km, propus se suprapune cu reteaua de strazi balastate si asfaltate din intravilanul localitatii.

Tronsonul 8.3, in lungime de 2,442 km, propus se suprapune cu reteaua de drumuri de exploatare din extravilanul localitatii.

Tronsonul 8.4, in lungime de 3,121 km, propus se suprapune cu digul de aparare al Dunarii situat pe raza localitatii.

Tronson 8.1 - U.A.T. Ghidici

- Lungime traseu cicloturistic: 1,735 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 3,00 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 3,00%;
- Latime zona de siguranta: 1 x 0,50 m/2 x 0,50 m;
- Lungime reprofilare rigola pamant: 94,00 ml;
- Numar indicatoare: 13 buc.

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***
  - **km 0+000,00 – 1+641,00;**
    - Strat din macadam ordinar: 10 cm;
    - Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm;
    - Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta. Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.
  - **km 1+641,00 – 1+735,00;**
    - Asternere balast in cantitate de maxim 300mc/km;
    - Scarificare si reprofilare platforma existenta;
    - Zestre din agregate existenta -Lucrari reglementate prin AND 554/2002.

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 8.1 de 1,735 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor de exploatare existente din extravilanul localitatii. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drum existente. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

- ***Lucrari de colectare si evacuare dirijata a apelor pluviale:***

Pe Tronsonul 8.1 U.A.T. Ghidici pentru colectarea si evacuarea apelor pluviale s-a prevazut reprofilarea rigolei din pamant intre urmatoarele pozitii kilometrice:

Tabel 18

Nr. Crt.	Pozitie km	Lungime (m)
1.	1+641,00 – 1+735,00	94,00
	Total	94,00

Tronson 8.2 - U.A.T. Ghidici

- Lungime traseu cicloturistic: 1,182 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 3,00 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 3,00%;
- Latime zona de siguranta: 1 x 0,50 m;
- Lungime reprofilare rigola pamant: 15,00 ml;
- Numar indicatoare: 18 buc.

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***
  - **km 0+000,00 – 0+015,00;**
    - Asternere balast in cantitate de maxim 300mc/km;
    - Scarificare si reprofilare platforma existenta;
    - Zestre din agregate existenta -Lucrari reglementate prin AND 554/2002.
  - **km 0+015,00 – 1+182,00;**

NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSI INFRASTRUCTURA EXISTENTA

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 8.2 de 1,182 km propus se suprapune cu reteaua de starzi asfaltate si balastate existente in intravilanul localitatii. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drum existente. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

- ***Lucrari de colectare si evacuare dirijata a apelor pluviale:***

Pe Tronsonul 8.2 U.A.T. Ghidici pentru colectarea si evacuarea apelor pluviale s-a prevazut reprofilarea rigolei din pamant intre urmatoarele pozitii kilometrice:

Tabel 19

Nr. Crt.	Pozitie km	Lungime (m)
1.	0+000,00 – 0+015,00	15,00
	Total	15,00

Tronson 8.3 - U.A.T. Ghidici

- Lungime traseu cicloturistic: 2,442 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 3,00 – 4,00 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 3,00%;
- Latime zona de siguranta: 1 x 0,50 m/2 x 0,50 m;
- Lungime reprofilare rigola pamant: 2.237,00 ml;
- Numar indicatoare: 18 buc.

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***
  - **km 0+000,00 – 2+355,00;**
    - Strat din macadam ordinar: 10 cm;
    - Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm;
    - Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta. Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.
  - **km 2+355,00 – 2+442,00;**
    - Strat din macadam ordinar: 10 cm;
    - Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm;
    - Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta. Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 8.3 de 2,442 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor de exploatare existente din extravilanul localitatii. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drum existente. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

- ***Lucrari de colectare si evacuare dirijata a apelor pluviale:***

Pe Tronsonul 8.3 U.A.T. Ghidici pentru colectarea si evacuarea apelor pluviale s-a prevazut reprofilarea rigolei din pamant intre urmatoarele pozitii kilometrice:

Tabel 20

Nr. Crt.	Pozitie km	Lungime (m)
1.	0+000,00 – 2+355,00	2.237,00*
	Total	2.237,00*

*S-a scazut lungimea pe zona intersectiilor cu drumurile laterale.

Tronson 8.4 - U.A.T. Ghidici

- Lungime traseu cicloturistic: 3,121 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 3,00 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 3,00%;
- Latime zona de siguranta: 2 x 0,50 m;
- Supafata rampe traversare dig: 200,00 mp;

- Parapet prefabricat din beton pentru restrictionare acces pe dig: 8.0 buc.;
- Numar indicatoare: 16 buc.
- Decolamatare podet existent: 1 buc..

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***

- Strat din balast bogat in argila minim 15%,stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm;
- Decapare strat vegetal: 10 cm;
- Completare cu umplutura de pamant - daca este cazul;
- Umplutura existenta dig de protectie.

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 8.4 de 3,121 km propus se suprapune cu digul situat pe raza U.A.T. Ghidici. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele coronamentului existent. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

9. U.A.T. Rast

Traseul cicloturistic de 8,697 km propus pentru a traversa U.A.T. Rast are ca punct de inceput limita U.A.T. GHIDICI si ca punct de sfarsit limita U.A.T. NEGOI. Traseul se afla in extravilanul localitatii Rast.

Tronson 9 - U.A.T. Rast

- Lungime traseu cicloturistic: 8,697 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 3,00 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 3,00%;
- Latime zona de siguranta: 2 x 0,50 m;
- Suprafata rampe traversare dig: 125,00 mp;
- Parapet prefabricat din beton pentru restrictionare acces pe dig: 8.0 buc.;
- Numar indicatoare: 44 buc.;
- Zona de ofihna: 1 buc..

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***

- Strat din balast bogat in argila minim 15%,stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm;
- Decapare strat vegetal: 10 cm;
- Completare cu umplutura de pamant - daca este cazul;
- Umplutura existenta dig de protectie.

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 9 de 8,697 km propus se suprapune cu digul situat pe raza U.A.T. Rast. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele coronamentului existent. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

- ***Zona de odihna:***

Zona de odihna cu spatiu de dormit-km 0+020,00 amplasata pe teren CF43825, in proximitate Canton RAST(CF 43828)

10. U.A.T. Negoi

Traseul cicloturistic de 3,377 km propus pentru a traversa U.A.T. Negoi are ca punct de inceput limita U.A.T. RAST si ca punct de sfarsit limita U.A.T. CATANE. Traseul se afla in extravilanul localitatii Negoi.

Tronson 10 - U.A.T. Negoi

- Lungime traseu cicloturistic: 3,377 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 3,00 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 3,00%;
- Latime zona de siguranta: 2 x 0,50 m;
- Suprafata rampe traversare dig: 200,00 mp;
- Parapet prefabricat din beton pentru restrictionare acces pe dig: 4.0 buc.;
- Numar indicatoare: 16 buc..

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***

- Strat din balast bogat in argila minim 15%,stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm;
- Decapare strat vegetal: 10 cm;
- Completare cu umplutura de pamant - daca este cazul;
- Umplutura existenta dig de protectie.

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 10 de 3,377 km propus se suprapune cu digul situat pe raza U.A.T. Negoi. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele coronamentului existent. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

11. U.A.T Catane

Traseul cicloturistic de 3,115 km propus pentru a traversa U.A.T. Catane are ca punct de inceput limita U.A.T. NEGOI si ca punct de sfarsit limita U.A.T. BISTRET. Traseul se afla in extravilanul localitatii Catane.

Tronson 11 - U.A.T. Catane

- Lungime traseu cicloturistic: 3,115 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 3,00 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 3,00%;
- Latime zona de siguranta: 2 x 0,50 m;
- Suprafata rampe traversare dig: 150,00 mp;
- Parapet prefabricat din beton pentru restrictionare acces pe dig: 4.0 buc.;
- Numar indicatoare: 18 buc.;
- Zona de odihna: 1 buc..

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***

- Strat din balast bogat in argila minim 15%,stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm;
- Decapare strat vegetal: 10 cm;
- Completare cu umplutura de pamant - daca este cazul;
- Umplutura existenta dig de protectie.

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 11 de 3,115 km propus se suprapune cu digul situat pe raza U.A.T. Catane. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele coronamentului existent. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

- ***Zona de odihna:***

Zona de odihna cu spatiu de dormit-km 2+355,00.
Amplasata pe teren CF34633, in proximitate Canton IANOS CATANE

12. U.A.T. Bistret

Traseul cicloturistic de 11,400 km propus pentru a traversa U.A.T. Bistret are ca punct de inceput limita U.A.T. CATANE si ca punct de sfarsit limita U.A.T. CARNA. Traseul se afla in extravilanul localitatii Bistret.

Tronson 12 - U.A.T. Bistret

- Lungime traseu cicloturistic: 11,400 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 3,00 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 3,00%;
- Latime zona de siguranta: 2 x 0,50 m;
- Suprafata rampe traversare dig: 475,00 mp;
- Parapet prefabricat din beton pentru restrictionare acces pe dig: 20.0 buc.;
- Numar indicatoare: 36 buc.

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***
  - **km 0+000,0 –10+185,0 si km 11+250,0–11+400,0 – pe zona de dig;**

- Strat din balast bogat in argila minim 15%,stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm;
- Decapare strat vegetal: 10 cm;
- Completare cu umplutura de pamant - daca este cazul;
- Umplutura existenta dig de protectie.

  - **km 10+185,00 – 11+250,00 – pe zona de drum de exploatare;**

- Strat din macadam ordinar: 10 cm;
- Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm;
- Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta.
- Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.

Nota*: Lucrarile de scarificare si reprofilare pe zona tipului 2 se vor executa sub supraveghere arheologica.

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 12 de 11,400 km propus se suprapune cu digul situat pe raza U.A.T. Bistret. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele coronamentului existent. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

13. U.A.T. Carna

Traseul cicloturistic de 7,893 km propus pentru a traversa U.A.T. Carna are ca punct de inceput limita U.A.T. BISTRET si ca punct de sfarsit limita U.A.T. MACESU DE JOS. Traseul se afla in extravilanul localitatii Carna.

Tronson 13 - U.A.T. Carna

- Lungime traseu cicloturistic: 7,893 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 3,00 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 3,00%;
- Latime zona de siguranta: 2 x 0,50 m;
- Suprafata rampe traversare dig: 200,00 mp;
- Parapet prefabricat din beton pentru restrictionare acces pe dig: 7.0 buc.;
- Numar indicatoare: 29 buc..

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***

- Strat din balast bogat in argila minim 15%,stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm;
- Decapare strat vegetal: 10 cm;
- Completare cu umplutura de pamant - daca este cazul;
- Umplutura existenta dig de protectie.

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 13 de 7,893 km propus se suprapune cu digul situat pe raza U.A.T. Carna. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele coronamentului existent. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

14. U.A.T. Macesu de Jos

Traseul cicloturistic de 2,283 km propus pentru a traversa U.A.T. Macesu de Jos are ca punct de inceput limita U.A.T. CARNA si ca punct de sfarsit limita U.A.T. GIGHERA. Traseul se afla in extravilanul localitatii Macesu de Jos.

Tronson 14 - U.A.T. Macesu de Jos

- Lungime traseu cicloturistic: 2,283 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 3,00 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 3,00%;
- Latime zona de siguranta: 2 x 0,50 m;
- Suprafata rampe traversare dig: 175,00 mp;
- Parapet prefabricat din beton pentru restrictionare acces pe dig: 4.0 buc.;
- Numar indicatoare: 16 buc.;
- Zone de odihna: 1 buc..

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***
  - Strat din balast bogat in argila minim 15%,stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm;
  - Decapare strat vegetal: 10 cm;
  - Completare cu umplutura de pamant - daca este cazul;
  - Umplutura existenta dig de protectie.

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 14 de 2,283 km propus se suprapune cu digul situat pe raza U.A.T. Macesu de Jos. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele coronamentului existent. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

- ***Zona de odihna:***

Zona de odihna cu spatiu de dormit-km 1+040,00.
Amplasata pe teren CF37488, in proximitate Canton STEJAJUL.

15. U.A.T. Gighera

Traseul cicloturistic de 19,288 km (compus din tronson 15.1 de 17,407 km; tronson 15.2 de 0,634 km; tronson 15.3 de 0,922 km si tronson 15.4 de 0,325 km) propus pentru a traversa U.A.T. Gighera are ca punct de inceput limita U.A.T. MACESU DE JOS si ca punct de sfarsit limita U.A.T. OSTROVENI. Traseul se afla in extravilanul localitatii Gighera.

Tronsonul 15.1, in lungime de 17,407 km, propus se suprapune cu digul de aparare al Dunarii situat pe raza localitatii.

Tronsonul 15.2, in lungime de 0,634 km, propus se suprapune cu reteaua de drumuri nationale (DN55A) din extravilanul localitatii.

Tronsonul 15.3, in lungime de 0,922 km, propus se suprapune cu digul de apare al Jiului situat pe raza localitatii

Tronsonul 15.4, in lungime de 0,325 km, propus se suprapune cu reteaua de drumuri de exploatare din extravilanul localitatii.

Tronson 15.1 - U.A.T. Gighera

- Lungime traseu cicloturistic: 17,407 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 3,00 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 3,00%;
- Latime zona de siguranta: 2 x 0,50 m;
- Suprafata rampe traversare dig: 750,00 mp;

- Parapet prefabricat din beton pentru restrictionare acces pe dig: 13 buc.;
- Numar indicatoare: 59 buc.;
- Zona de odihna: 1 buc..

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***
  - Strat din balast bogat in argila minim 15%,stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm;
  - Decapare strat vegetal: 10 cm;
  - Completare cu umplutura de pamant - daca este cazul;
  - Umplutura existenta dig de protectie.

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 15.1 de 17,407 km propus se suprapune cu digul situat pe raza U.A.T. Gighera. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele coronamentului existent. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

- ***Zona de odihna:***

Zona de odihna cu spatiu de dormit-km 6+370,00. Amplasata pe teren proprietate ABA JIU, CF in curs de realizare,in proximitate Canton Nedea.

Tronson 15.2 - U.A.T. Gighera

- Lungime traseu cicloturistic: 0,634 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 6,00 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 3,00%;
- Latime zona de siguranta: 2 x 0,50 m;
- Alveola pista biciclisti: 1 buc.;
- Suprafata alveola: 112,00 mp;
- Lungime bordura preafabicata 10x15 cm: 40,00 m;
- Lungime bordura preafabicata 20x25 cm: 30,00 m;
- Suprafata zona verde: 20 buc.;
- Numar indicatoare: 22 buc.

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***
  - **km 0+000,00 – 0+009,00; si 0+630,00 – 0+634,00;**
    - Strat din balast bogat in argila minim 15%,stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm;
    - Decapare strat vegetal: 10 cm;

- Completare cu umplutura de pamant - daca este cazul;
- Umplutura existenta dig de protectie.

- **km 0+009,00 – 0+630,00;**

NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE.
TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSI INFRASTRUCTURA EXISTENTA

- **Structura alveola pista biciclisti:**

- Strat de uzura din mixtura asfaltica tip BA 8 rul; 50/70: 4 cm;
- Strat de baza din beton de ciment C16/20: 10 cm;
- Strat de fundatie din balast: 10 cm;

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 15.2 de 0,634 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri natioanel (DN55A) existente pe raza U.A.T. Gighera. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele coronamentului existent. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

Tronson 15.3 - U.A.T. Gighera

- Lungime traseu cicloturistic: 0,922 km – va fi implementat de ABA JIU
- Numar indicatoare: 8 buc.

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***

TRASEUL CICLOTURISTIC VA FI IMPLEMENTAT DE ABA JIU
NU SE INTERVINE - SE MONTEAZA DOAR INDICATOARE

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 15.3 de 0,922 km propus va fi implementat de ABA JIU. Asupra tronsonului se intervine doar prin montarea de indicatoare.

Tronson 15.4 - U.A.T. Gighera

- Lungime traseu cicloturistic: 0,325 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 3,00 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 3,00%;
- Latime zona de siguranta: 2 x 0,50 m;
- Numar indicatoare: 8 buc;
- Decolmatare podete transversale existente: 2 buc;

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***

- Strat din macadam ordinar: 10 cm;
- Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm;
- Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta. Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 15.4 de 0,325 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor de exploatare existente din extravilanul localitatii. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drum existente. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

16. U.A.T. Ostroveni

Traseul cicloturistic de 14,623 km (compus din tronson 16.1 de 6,281 km; tronson 2 de 1,422 km; tronson 16.3 de 2,218 km; tronson 16.4 de 3,597 km si tronson 16.5 de 1,105 km) propus pentru a traversa U.A.T. Ostroveni are ca punct de inceput limita U.A.T. GIGHERA si ca punct de sfarsit limita U.A.T. BECHET. Traseul se afla in intravilanul si extravilanul localitatii Bechet.

Tronsonul 16.1, in lungime de 6,281 km, propus se suprapune cu reteaua de drumuri de exploatare din extravilanul localitatii.

Tronsonul 16.2, in lungime de 1,422 km, propus se suprapune cu reteaua de drumuri natioanele (DN55A) din intravilanul si extravilanul localitatii.

Tronsonul 16.3, in lungime de 2,218 km, propus se suprapune cu reteaua de strazi asfaltate si balastate din intravilanul localitatii.

Tronsonul 16.4, in lungime de 3,597 km, propus se suprapune cu reteaua de drumuri de exploatare din extravilanul localitatii.

Tronsonul 16.5, in lungime de 1,105 km, propus se suprapune cu terenuri aflate in intravilanul localitatii.

Tronson 16.1 - U.A.T. Ostroveni

- Lungime traseu cicloturistic: 6,281 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 3,00 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 3,00%;
- Latime zona de siguranta: 2 x 0,50 m;
- Numar indicatoare: 62 buc;
- Decolmatare podete transversale existente: 3 buc;

- Lungime reprofilare rigola din pamant: 100,00 m;
- Extindere podete trasnversale existente: 2 buc. (Dn 800 L=5,00 km 2+171,00 si Dn 800 L=5,00 km 1+275,50);
- Zona de campare: 1 buc..

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***

- Strat din macadam ordinar: 10 cm;
- Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm;
- Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta. Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 16.1 de 6,281 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor de exploatare existente din extravilanul localitatii. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drum existente. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

- ***Zona de campare:***

Zona de camping-km 5+950,00. Amplasata pe teren CF 44204,pe raza U.A.T. Ostroveni.

Tronson 16.2 - U.A.T. Ostroveni

- Lungime traseu cicloturistic: 1,422 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 6,00 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 3,00%;
- Latime zona de siguranta: 2 x 0,50 m;
- Alveola pista biciclisti: 1 buc.;
- Suprafata alveola: 112,00 mp;
- Lungime bordura preafabicata 10x15 cm: 40,00 m;
- Lungime bordura preafabicata 20x25 cm: 30,00 m;
- Suprafata zona verde: 20 buc.;
- Numar indicatoare: 42 buc.

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***
  - **km 0+000,00 – 1+424,00;**

NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE.
TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSI INFRASTRUCTURA EXISTENTA

  - **Structura alveola pista biciclisti:**

- Strat de uzura din mixtura asfaltica tip BA 8 rul; 50/70: 4 cm;
- Strat de baza din beton de ciment C16/20: 10 cm;
- Strat de fundatie din balast: 10 cm;

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 16.2 de 1,422 km propus se suprapune cu reteaua de drumuri natioanel (DN55A) existente pe raza U.A.T. Ostroveni. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drum existente. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

Tronson 16.3 - U.A.T. Ostroveni

- Lungime traseu cicloturistic: 2,218 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 3,00 – 4,00 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 3,00%;
- Latime zona de siguranta: 2 x 0,50 m;
- Lungime reprofilare rigola pamant: 755,00 ml;
- Numar indicatoare: 35 buc.
- Decolmatare podete transversale existente: 7 buc.

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***
  - **km 0+000,00 – 1+200,00;**

NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE.
TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSI INFRASTRUCTURA EXISTENTA

  - **km 1+425,00 – 2+218,00;**
    - Asternere balast in cantitate de maxim 300mc/km;
    - Scarificare si reprofilare platforma existenta;
    - Zestre din agregate existenta -Lucrari reglementate prin AND 554/2002.

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 16.3 de 2,218 km propus se suprapune cu reteaua de starzi asfaltate si balastate existente in intravilanul localitatii. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drum existente. Panta

in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

- ***Lucrari de colectare si evacuare dirijata a apelor pluviale:***

Pe Tronsonul 16.3 U.A.T. Ostroveni pentru colectarea si evacuarea apelor pluviale s-a prevazut reprofilarea rigolei din pamant intre urmatoarele pozitii kilometrice:

Tabel 21

Nr. Crt.	Pozitie km	Lungime (m)
1.	1+425,00 – 2+130,00	705,00
2.	Local pentru devierea santului existent tangen la traseul ciloturistic	50,00
	Total	755,00

Tronson 16.4 - U.A.T. Ostroveni

- Lungime traseu cicloturistic: 3,597 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 3,00 – 4,00 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 3,00%;
- Latime zona de siguranta: 2 x 0,50 m;
- Numar indicatoare: 12 buc;
- Lungime reprofilare sant din pamant (local unde este cazul): 120,00 m;
- Decolmatare podete transversale existente: 1 buc.

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***
  - **km 0+000,00 – 0+970,00;**
    - Asternere balast in cantitate de maxim 300mc/km;
    - Scarificare si reprofilare platforma existenta;
    - Zestre din agregate existenta -Lucrari reglementate prin AND 554/2002.
  - **km 0+907,00 – 3+597,00;**
    - Asternere balast in cantitate de maxim 300mc/km;
    - Scarificare si reprofilare platforma existenta;
    - Zestre din agregate existenta -Lucrari reglementate prin AND 554/2002.

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 16.4 de 3,597 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor de exploatare existente din extravilanul localitatii. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drum existente. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

Tronson 16.5 - U.A.T. Ostroveni

- Lungime traseu cicloturistic: 1,105 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 3,00 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 3,00%;
- Latime zona de siguranta: 1 x 0,50 m;
- Decolmatare podete existente: 2 buc.;
- Lungime replofilare rigola din pamant: 1150,00 m;
- Numar indicatoare: 16 buc..

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***

- Strat din macadam ordinar: 10 cm;
- Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm;
- Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta. Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 16.5 de 1,105 km propus propus se suprapune cu terenuri aflate in intravilanul localitatii. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drum existente. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

- ***Lucrari de colectare si evacuare dirijata a apelor pluviale:***

Pe Tronsonul 16.5 U.A.T. Ostroveni pentru colectarea si evacuarea apelor pluviale s-a prevazut reprofilarea rigolei din pamant intre urmatoarele pozitii kilometrice:

Tabel 22

Nr. Crt.	Pozitie km	Lungime (m)
1.	0+000,00 – 1+105,00	1.150,00
	Total	1.150,00

17. U.A.T. Bechet

Traseul cicloturistic de 6,486 km (compus din tronson 17.1 de 1,057 km; tronson 17.2 de 4,394 km si tronson 17.3 de 1,035 km) propus pentru a traversa U.A.T. Bechet are ca punct de inceput limita U.A.T. OSTROVENI si ca punct de sfarsit limita U.A.T. CALARASI. Traseul se afla in intravilanul si extravilanul localitatii Bechet.

Tronsonul 17.1, in lungime de 1,057 km, propus se suprapune cu reteaua de drumuri vicinale din extravilanul localitatii.

Tronsonul 17.2, in lungime de 4,394 km, propus se suprapune cu reteaua de strazi asfaltate si balastate din intravilanul localitatii.

Tronsonul 17.3, in lungime de 1,035 km, propus se suprapune cu reteaua de drumuri de exploatare din extravilanul localitatii.

Tronson 17.1 - U.A.T. Bechet

- Lungime traseu cicloturistic: 1,057 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 3,00 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 3,00%;
- Latime zona de siguranta: 2 x 0,50 m;
- Numar indicatoare: 10 buc.

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***

- Strat din macadam ordinar: 10 cm;
- Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm;
- Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta. Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 17.1 de 1,057 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor vicinale existente din extravilanul localitatii. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drum existente. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

Tronson 17.2 - U.A.T. Bechet

- Lungime traseu cicloturistic: 4,394 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 4,00 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 3,00%;
- Latime zona de siguranta: 2 x 0,50 m;
- Lungime reprofilare rigola pamant: 1.253,00 ml;
- Numar indicatoare: 121 buc.

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***
  - **km 0+000,00 – 0+828,00;**
    - Asternere balast in cantitate de maxim 300mc/km;
    - Scarificare si reprofilare platforma existenta;
    - Zestre din agregate existenta -Lucrari reglementate prin AND 554/2002.

  - **km 0+828,00 – 1+920,00;**

NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSI INFRASTRUCTURA EXISTENTA

  - **km 1+920,00 – 3+589,00; si 3+700,00 – 4+080,00;**

NU SE INTERVINE ASUPRA IMBRACAMINTII EXISTENTE. TRASEUL CICLOTURISTIC VA FOLOSI INFRASTRUCTURA EXISTENTA

  - **km 3+589,00 – 3+700,00; si 4+080,00 – 4+394,00;**
    - Asternere balast in cantitate de maxim 300mc/km;
    - Scarificare si reprofilare platforma existenta;
    - Zestre din agregate existenta -Lucrari reglementate prin AND 554/2002.

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 17.2 de 4,394 km propus se suprapune cu reteaua de starzi asfaltate si balastate existente in intravilanul localitatii. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drum existente. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

- ***Lucrari de colectare si evacuare dirijata a apelor pluviale:***

Pe Tronsonul 17.2 U.A.T. Bechet pentru colectarea si evacuarea apelor pluviale s-a prevazut reprofilarea rigolei din pamant intre urmatoarele pozitii kilometrice:

Tabel 23

Nr. Crt.	Pozitie km	Lungime (m)
1.	0+000,00 – 0+828,00	828,00
2.	3+589,00 – 3+700,00	111,00
3.	4+080,00 – 4+394,00	314,00
	Total	1.253,00

Tronson 17.3 - U.A.T. Bechet

- Lungime traseu cicloturistic: 1,035 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 3,00 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 3,00%;
- Latime zona de siguranta: 2 x 0,50 m;
- Numar indicatoare: 23 buc.

- ***Structura recomandata - Scenariul 1:***

- Strat din macadam ordinar: 10 cm;
- Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm;
- Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta. Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 17.3 de 1,035 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor de exploatare existente din extravilanul localitatii. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drum existente. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata

18. U.A.T. Calarasi

Traseul cicloturistic de 7,412 km propus pentru a traversa U.A.T. Calarasi are ca punct de inceput limita U.A.T. BECEHT si ca punct de sfarsit limita U.A.T. DABULENI. Traseul se afla in extravilanul localitatii Calarasi.

Tronson 18 - U.A.T. Calarasi

- Lungime traseu cicloturistic: 7,412 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 3,00 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 3,00%;
- Latime zona de siguranta: 2 x 0,50 m;
- Numar indicatoare: 64 buc.

- **Structura recomandata - Scenariul 1:**

- Strat din macadam ordinar: 10 cm;
- Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm;
- Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta. Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 18 de 7,412 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor de exploatare existente din extravilanul localitatii. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drum existente. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

19. U.A.T. Dabuleni

Traseul cicloturistic de 6,75 km propus pentru a traversa U.A.T. Dabuleni are ca punct de inceput limita U.A.T. CALARASI si ca punct de sfarsit limita U.A.T. IANCA JUDETUL OLT. Traseul se afla in extravilanul localitatii Dabuleni.

Tronson 19 - U.A.T. Dabuleni

- Lungime traseu cicloturistic: 6,750 km;
- Latime platforma traseu cicloturistic: 3,00 m;
- Panta transversala traseu cicloturistic: 3,00%;
- Latime zona de siguranta: 2 x 0,50 m;
- Numar indicatoare: 49 buc.;
- Zona de odihna: 1 buc..

- **Structura recomandata - Scenariul 1:**
  - Strat din macadam ordinar: 10 cm;
  - Strat din balast bogat in argila minim 15%, stabilizat cu PERMAZYME 11 X sau echivalent: 20 cm;
  - Scarificare, reprofilare si compactare platforma existenta. Completare cu umplutura de pamant-daca este cazul.

- ***Lucrari de amenajare traseu cicloturistic:***

Tronsonul 19 de 6,750 km propus se suprapune cu reteaua drumurilor de exploatare existente din extravilanul localitatii. In profil longitudinal, traseul cicloturistic urmareste linia terenului natural si cotele retelei de drum existente. Panta in profil longitudinal se va realiza astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor de suprafata.

- ***Zona de odihna:***

Zona de odihna cu spatiu de dormit-km 6+700,00. Amplasata pe teren CF 48738,pe raza U.A.T. Dabuleni.

Descrierea elementelor de scurgere.

Pentru colectarea si evacuarea apelor pluviale, din zona platformei traseului cicloturiastic, s-au prevazut urmatoarele solutii:

- Amenajarea platformei in profil de rambleu;
- Reprofilarea rigolelor de pamant existente;
- Executie rigole de pamant;
- Decolmatare podete transversale existente;
- Extindere podete transversale existente;
- Montare podete transversale noi, in punctele de minim sau zone impuse de amplasament.

Rigolele de pamant se vor realiza cu panta dinspre platforma de 1:2, iar panta dinspre limitele de proprietate de 1:1. Fundul rigolei va avea adancimea de minim 0,30 m.

Elementele de colectare si evacuare sunt in conformitate cu *STAS 2914-84 si STAS 2916-87*, cu o sectiune calculata astfel incat sa asigure evacuarea apelor provenite din ploi de pe suprafetele aferente bazinului de acumulare.

Podeţele vor fi proiectate şi dimensionate în conformitate cu *„Normativ privind adaptarea la teren a proiectelor tip de podeţe pentru drumuri indicativ PD 19-2003”*

şi cu „Normativ privind proiectarea hidraulică a podurilor şi podeţelor indicativ PD 95-2002”;

Lucrari de protectie conducte din administrarea ANIF

Traseele cicloturistice proiectate pe dig Dunare, traverseaza in 4 puncte conducte metalice de irigare terenuri Agricole, astfel:

1. DIG U.A.T. RAST la Km 6+864 - 1 buc., 6+931 – 2 buc.;
2. DIG U.A.T. CATANE la Km 2+305 - 4 buc. conducte;
3. DIG U.A.T. BISTRET Km 7+795 - 1 buc. conducta;
4. DIG U.A.T. CARNA la Km 1+101 - 2 buc. conducte;
5. DIG U.A.T. GIGHERA la Km 3+115 (6 buc.), Km 6+485 (1 buc.), Km 6+650 (12 buc.), km 6+700 (4 buc.), km 9+653 (2 buc.) conducte;

Conductele, traverseaza digul la partea superioara a coronamentului.

Pentru evitarea lucrarilor de protectie, a conductelor prezentate anterior, pe aceste zone platforma proiectata va ocolii conductele prin partea stanga a digului(spre localitati), la baza rambleului conform detaliilor din piesele desenate.

Lucrari de asigurare a sigurantei circulatiei:

Pentru siguranţa circulaţiei se vor prevedea:

- indicatori de orientare şi avertizare, după cerinţele SR 1848;

Nota!*avand in vedere termenele contractuale impuse prin PNRR si faptul ca la momentul realizarii achizitiei pentru serviiciile de proiectare si executie lucrari nu sunt obtinute toate avizele/autorizatiile s-a procedat la aplicarea unui spor pozitiv de 30% asupra numarului de indicatoare rutiere, asfel incat sa fie acoperite eventuale conditionari impuse de catre avizatori.

- marcaje rutiere după cerinţele SR 1848 – 7-aplicate pe imbracaminti asfaltice.

Vor fi prevazute semnalizari si marcaje rutiere atat pe perioada executiei cat si definitive.

Realizarea unor parametri tehnici optimi privind pantele longitudinale, transversale, marcarea şi semnalizarea corespunzătoare, asigurarea colectării şi scurgerii rapide a apelor pluviale, asigurarea vizibilităţii, asigură un grad înalt al siguranţei circulaţiei pe întreg obiectivul proiectat.

Obiectivul va fi semnalizat şi marcat conform SR 1848-1 - Semnalizare rutieră. Indicatoare și mijloace de semnalizare rutieră. Partea 1: Clasificare, simboluri și amplasare şi STAS 1848-7. Siguranţa circulaţiei. Marcaje rutiere.

Pentru asigurarea circulatiei reglementate pe Dig (vehicule de intretinere si cicloturisti) se vor monta parapete din beton cu inaltimea de minim 1.20 m. Acestea se vor amplasa pe capetele de traseu ale digului, si pe unele drumuri laterale care pot genera accesul vehiculelor neautorizate.

Parapetele din beton care se suprapun cu trasului cicloturistic, se vor amplasa intercalat, pentru a permite trecerea biciclistilor.

Parapetele montate se pot muta de catre personalul ABA, cu utilajele din dotare, in momentul in care se impune accesul pe dig, pentru diferite lucrari specifice.

Amplasamentul acestor parapete va fi urmatorul:

Tabel 24

Nr. crt.	Amplasament	Pozitia kilometrica
1	Tronson 6.2 - U.A.T. Poiana Mare, se amplaseaza transversal traseului cicloturistic 2 buc. parapet din beton, h=1.2 m; L=2.0 m, intercalat pentru a permite trecerea biciclistilor	km 0+049
2		km 2+800
3		km 2+900
4	Tronson 7.1 - U.A.T. Piscu Vechi, se amplaseaza transversal traseului cicloturistic 2 buc. parapet din beton, h=1.2 m; L=2.0 m, intercalat pentru a permite trecerea biciclistilor	km 0+515
5	Tronson 8.4 - U.A.T. Ghidici, se amplaseaza transversal traseului cicloturistic 2 buc. parapet din beton, h=1.2 m; L=2.0 m, intercalat pentru a permite trecerea biciclistilor	km 0+080
6		km 1+600
7		km 3+060
8		km 3+115
9	Tronson 9 - U.A.T. Rast, se amplaseaza transversal traseului cicloturistic 2 buc. parapet din beton, h=1.2 m; L=2.0 m, intercalat pentru a permite trecerea biciclistilor	km 3+840
10		km 3+886
11		km 6+160
12		km 7+015
13	Tronson 10 - U.A.T. Negoi, se amplaseaza transversal traseului cicloturistic 2 buc. parapet din beton, h=1.2 m; L=2.0 m, intercalat pentru a permite trecerea biciclistilor	km 0+020
14		km 3+365
15	Tronson 11 - U.A.T. Catane, se amplaseaza transversal traseului cicloturistic 2 buc. parapet din beton, h=1.2 m; L=2.0 m, intercalat pentru a permite trecerea biciclistilor	km 2+000
16		km 2+400
17	Tronson 12 - U.A.T. Bistret, se amplaseaza transversal traseului cicloturistic 2 buc. parapet din beton, h=1.2 m; L=2.0 m, intercalat pentru a permite trecerea biciclistilor	km 0+380
18		km 0+520
19		km 2+880
20		km 2+930
21		km 5+590
22		km 6+420
23		km 7+640
24		km 7+900
25		km 10+170
26		km 11+260

Nr. crt.	Amplasament	Pozitia kilometrica
27	Tronson 13 - U.A.T. Carna, se amplaseaza transversal traseului cicloturistic 2 buc. parapet din beton, h=1.2 m; L=2.0 m, intercalat pentru a permite trecerea biciclistilor	km 1+050
28		km 1+600
29	Tronson 13 - U.A.T. Carna, se amplaseaza transversal drumului de acces lateral stanga 3 buc. parapet din beton, h=1.2 m; L=2.0 m.	km 4+585
30	Tronson 15.1 - U.A.T. Macesu de Jos, se amplaseaza transversal traseului cicloturistic 2 buc. parapet din beton, h=1.2 m; L=2.0 m, intercalat pentru a permite trecerea biciclistilor	km 0+970
31		km 1+160
32	Tronson 15.1 - U.A.T. Gighera, se amplaseaza transversal traseului cicloturistic 2 buc. parapet din beton, h=1.2 m; L=2.0 m, intercalat pentru a permite trecerea biciclistilor	km 6+250
33	Tronson 15.1 - U.A.T. Gighera, se amplaseaza transversal traseului cicloturistic 2 buc. parapet din beton, h=1.2 m; L=2.0 m, intercalat pentru a permite trecerea biciclistilor	km 6+750
34	Tronson 15.1 - U.A.T. Gighera, se amplaseaza transversal drumului de acces lateral stanga 3 buc. parapet din beton, h=1.2 m; L=2.0 m.	km 11+910
35	Tronson 15.1 - U.A.T. Gighera, se amplaseaza transversal traseului cicloturistic 2 buc. parapet din beton, h=1.2 m; L=2.0 m, intercalat pentru a permite trecerea biciclistilor	km 17+370

Eligibilitatea lucrarilor proiectate:

Lucrarile proiectate respecta normele tehnice in vigoare si Tipurile de activități și categorii de cheltuieli eligibile prezentate in Subcapitolul 2.5., Sectiunea 2.5.1.- Activități eligibile pe tipuri de infrastructură și categorii de UAT-uri.

In cele ce urmeaza prezentam lucrarile eligibile pentru tipul de infrastructura tranzitat de traseul cicloturistic proiectat pe raza judetului Dolj:

NOTĂ: Sunt permise doar investițiile bifate (√). Investițiile bifate cu ($^{20\%}$√) sunt permise doar în limita a 20% din lungimea totală a traseului cicloturistic. Investițiile bifate cu (^{N}√) sunt permise doar pe secțiunile unde este identificată deplasarea cu bicicleta în scop utilitar (navetism).

Tabel 25

Tipuri de activități și categorii de cheltuieli eligibile, Secțiunea 2.5.1. Activități eligibile pe tipuri de infrastructură și categorii de UAT-uri											
TIPURI DE INFRASTRUCTURĂ / LUCRĂRI ȘI INTERVENȚII		COMUNĂ		ORAȘ		ALTE MUNICIPII		MUNICIPIU REȘEDINȚĂ DE JUDEȚ		MUNICIPIUL BUCUREȘTI, subdiviziuni ale acestuia	
		I	E	I	E	I	E	I	E	I	E
4	Diguri și zone de protecție la inundație ale cursurilor de apă										
A	Marcaje și indicatoare	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√
B	Lucrări de reparații	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√
C	Lucrări de tasare, reabilitare, modernizare drum/terenuri (se exclud drumurile asfaltate)	√	√	√	√	√	√	√	√		
D	Piste pentru biciclete, cale de rulare realizată din asfalt conform legislației în vigoare	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√
E	Piste pentru biciclete, cale de rulare realizată din alte agregate consolidate sau neconsolidate conform legislației în vigoare	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√
F	Drumuri pentru cicliști, cale de rulare realizată din asfalt, conform legislației în vigoare	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√
G	Drumuri pentru cicliști, cale de rulare realizată din alte agregate consolidate sau neconsolidate, conform legislației în vigoare	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√
7	Drumuri naționale										
A	Marcaje și indicatoare	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√
B	Lucrări de reparații	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√
C	Lucrări de tasare, reabilitare, modernizare drum/terenuri (se exclud drumurile asfaltate)	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√
D	Piste pentru biciclete, cale de rulare realizată din asfalt conform legislației în vigoare	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√
E	Piste pentru biciclete, cale de rulare realizată din alte agregate consolidate sau neconsolidate conform legislației în vigoare	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√
F	Drumuri pentru cicliști, cale de rulare realizată din asfalt, conform legislației în vigoare	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√

G	Drumuri pentru cicliști, cale de rulare realizată din alte agregate consolidate sau neconsolidate, conform legislației în vigoare	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√
10	Străzi										
A	Marcaje și indicatoare	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√
B	Lucrări de reparații	√	√	√	√	√	√	√	√		
C	Lucrări de tasare, reabilitare, modernizare drum/terenuri (se exclud drumurile asfaltate)	√	√	√	√	√	√	√	√		
D	Piste pentru biciclete, cale de rulare realizată din asfalt conform legislației în vigoare	√	√	√	√	√	√	√	√		
E	Piste pentru biciclete, cale de rulare realizată din alte agregate consolidate sau neconsolidate conform legislației în vigoare	√	√	√	√	√	√	√	√		
F	Drumuri pentru cicliști, cale de rulare realizată din asfalt, conform legislației în vigoare										
G	Drumuri pentru cicliști, cale de rulare realizată din alte agregate consolidate sau neconsolidate, conform legislației în vigoare										
14	Drumuri vicinale (inclusiv drumuri de exploatare agricolă)										
A	Marcaje și indicatoare	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√
B	Lucrări de reparații	√	√	√	√	√	√	√	√		
C	Lucrări de tasare, reabilitare, modernizare drum/terenuri (se exclud drumurile asfaltate)	√	√	√	√	√	√	√	√		
D	Piste pentru biciclete, cale de rulare realizată din asfalt conform legislației în vigoare	√	√	√	√	√	√	√	√		
E	Piste pentru biciclete, cale de rulare realizată din alte agregate consolidate sau neconsolidate conform legislației în vigoare	√	√	√	√	√	√	√	√		
F	Drumuri pentru cicliști, cale de rulare realizată din asfalt, conform legislației în vigoare										
G	Drumuri pentru cicliști, cale de rulare realizată din alte agregate consolidate sau neconsolidate, conform legislației în vigoare										

Intocmit,
ing. Dumitriu Andrei

Verificat,
ing. Gheorghe Istrate



LUCRARI DE ARHITECTURA
Memoriu privind amenajarea Zonelor de Odihnă si de Camping:

ZONE DE ODIHNA
Descriere generală a lucrărilor

Conform standardelor de certificare EuroVelo, pe traseu trebuie amplasate zone de odihnă acoperite (masă/scaune, alimentare cu apă potabilă) la fiecare aproximativ 15 km. În zonele unde există utilități, acestea vor fi dotate suplimentar cu toalete, dușuri și alte facilități.

Pentru a asigura facilități de cazare accesibile cicloturiștilor, se propune amenajarea de zone de camping, conform standardelor EuroVelo, la intervale de 20–50 km.



Info: Informațiile trebuie corelate cu partea desenată atașată – tipurile de zone de odihnă și foișoarele variază pe traseul propus.

ARHITECTURA FOIȘOARELOR

În cadrul proiectului au fost propuse mai multe tipuri de foișoare:

- Foișor Tip 1 – dimensiuni standard 6 x 4 m
- Foișor Tip 2 – dimensiuni standard 6 x 4 m, destinat exclusiv zonelor de camping
- Foișor Tip 3 – dimensiuni 6 x 2 m, destinat zonelor de odihnă cu spațiu limitat

Numărul și tipul foișoarelor variază în funcție de zonă și amplasament.

Elementul central al zonelor de odihnă este foișorul din lemn, proiectat să îndeplinească multiple funcții.

Foisorul Tip 1 are domensiunile standar de 6m x 4m si are functiiunile

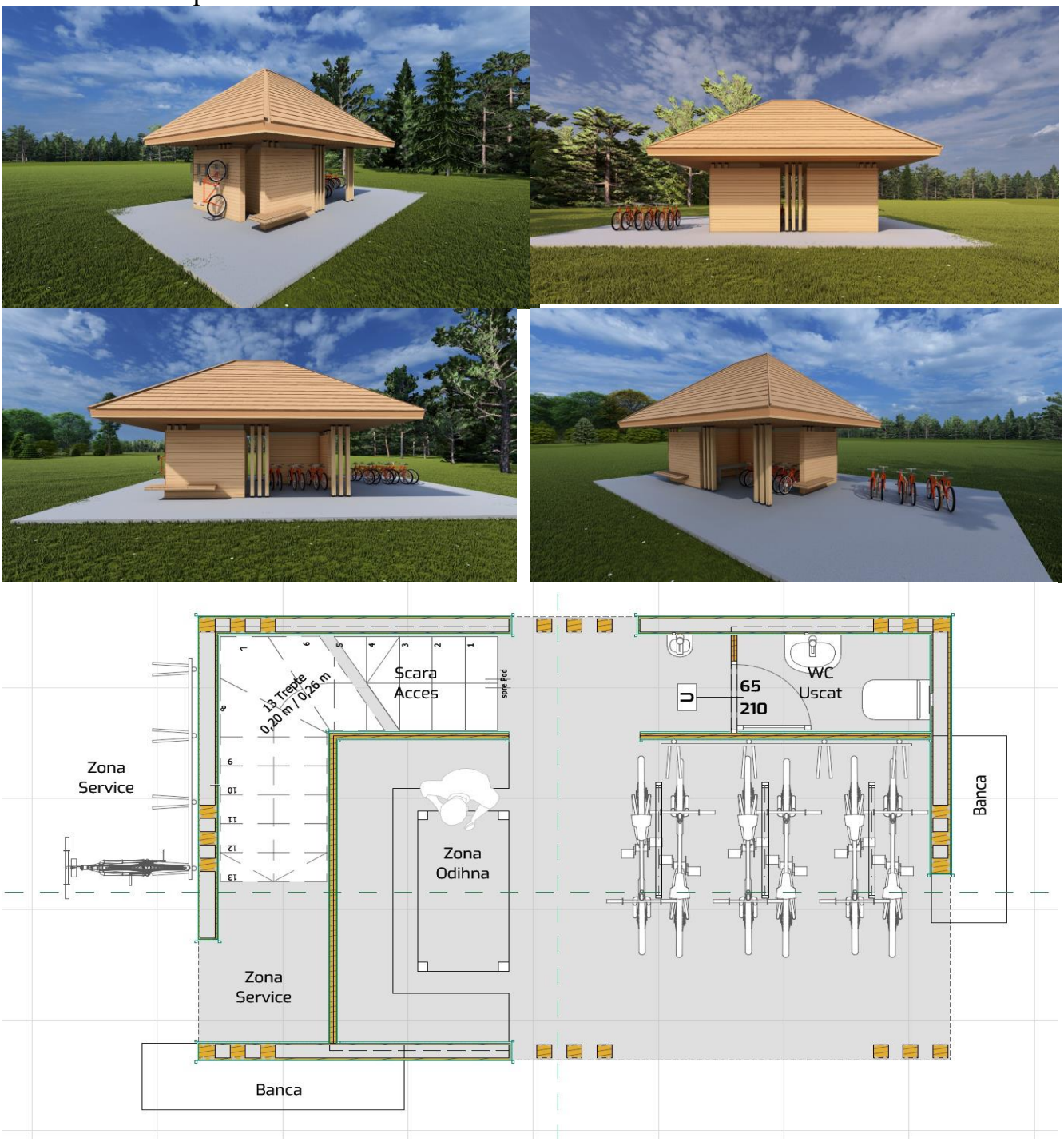
✓ Pauze scurte – bănci exterioare pentru opriri rapide

✓ Luarea mesei – masă cu băncuțe în interior

✓ Odihnă extinsă – spațiu suplimentar în podul foișorului

✓ Toaletă ecologică – WC uscat integrat

✓ Service biciclete – stație self-repair
✓ Rastel pentru biciclete interior si exterior



Colaj foto 20 – Foisor tip 1

Foisorul Tip 2 care este propus doar in zonele de camping, cu dimensiunile de 6m x 4m si are functiiunile:

✓ Pauze scurte – bănci exterioare pentru opriri rapide
✓ Luarea mesei – mase cu băncuțe în interior
✓ Odihnă extinsă – spațiu suplimentar în podul foișorului
✓ Toaletă ecologică – WC uscat integrat

✓ Dusuri ecologic – compartimentare pentru dus portabil cu rezervor adus personal

✓ Zona de pregatit masa – blat de lucru

✓ Service biciclete – stație self-repair

✓ Rastel pentru biciclete doar pe pereti exteriori



Colaj foto 21 – Foisor tip 2

Foisorul Tip 3 are domensiunile de 6m x 2m, este propus doar in zonele de odihna cu o o latime si suprafata limitata, are are urmatoarele functiiuni:

✓ Pauze scurte – bănci exterioare pentru opriri rapide

✓ Luarea mesei – mase cu băncuțe în interior

✓ Service biciclete – stație self-repair

✓ Rastel pentru biciclete doar pe pereti exteriori



Colaj foto 22 – Foisor tip 3

Tipul de foisori si informatii suplimentare se pot gasi in partea desenata atasata.

MATERIALE SI SOLUTII SI DE FINISAJ

Foișorele sunt construite din materiale durabile, cu un design integrat în peisaj. În zonele fără acces la rețeaua electrică, iluminarea este asigurată prin panouri fotovoltaice. Această infrastructură esențială contribuie la siguranța și confortul cicloturiștilor pe traseul EuroVelo.

Atât funcţionalul cât şi finisajele interioare şi exterioare s-au stabilit de comun acord cu beneficiarul şi cu cerinţele impuse prin standardele de certificare a traseilor EuroVelo. S-au utilizat atât la exterior cât şi la interior finisaje durabile de calitate, rezistente în timpul exploatării.

A. Finisaje interioare:
- pardoseala: beton aparent
- pardoseala pod: podfina din lemn tratat si finisat pod
- compartimentari: OSB si lambriu cu nut si feder
- tavan: lambriu cu nut si feder

B. Finisaje exterioare:
- Pereti: lambriu cu nut si feder
- Elemnete decorative din lemn tratat
- Prinderi metalice tartate si vopsite
- Tamplarie din lemn tratat
- Placaje din OSB tratat

C. Invelitoarea

Acoperis tip sarpanta cu invelitoarea din sindrila tratata, cu prindere mecanica pe o sistem sipci si contrasiptici, stratul suprot find o astereala protejata cu o folie anticcondens.

Elemenetele din lemn expuse vor fi tratate pentru intemperii.

Apa pluvială se va colecta în interiorul incintei.

SISTEMUL CONSTRUCTIV

Infrastructura

Fundațiile construcțiilor se vor realiza din beton armat de clasa minimă C16/20, cu armătură realizată din bare individuale de oțel beton S500, clasă de ductilitate C. Acestea se vor realiza sub forma de fundații continue , de tip elevație. Cota de fundare va fi de minim 1,00 m de la CTA, asigurând obligatoriu adâncimea de îngheț și condițiile de fundare. Secțiunea fundației va avea lățimea de 0,35 m și înălțimea de 1,00 m, iar sub acestea se va prevedea un strat de egalizare din beton C8/10.

Placa pardoseală (placa pe sol) se va realiza din beton armat, va avea grosimea minimă de 10 cm și va fi armată cu o plasă sudată. Aceasta se va dispune pe un strat de balast compactat, pentru ruperea capilarității după ce în prealabil terenul natural de sub aceasta a fost compactat. De asemenea sub placă pardoseală se va monta o membrană din folie de polietilenă pentru construcții. Pe conturul elevațiile

perimetrale din beton armat se va realiza hidroizolarea cu membrană bituminoasă. Sistematizarea verticală va asigura îndepărtarea rapidă a apelor din apropierea construcției prin pante.

Suprastructura

Construcția foișorului este deschisă pe laturi, fiind realizată din lemn tratat corespunzător, cu acoperiș în patru ape și învelitoare tip șindrilă bituminoasă. Funcționalul diferă de la construcție la construcție astfel încât să se asigure necesarul de spații, iar dotarea de asemenea.

Elementele ce compun structura de rezistență sunt realizate din lemn de calitatea I (uscat, fără crăpături sau urme de putregai), de rășinoase și ecarisat, fiind tratate cu substanțe ignifuge, antiseptice și insectofungicide. De asemenea, elementele se vor proteja prin lacuri speciale rezistente la raze UV și umiditate, pentru a-i crește durata de viață. Secțiunile elementelor se vor realiza în așa fel încât să se asigure rezistența și stabilitatea construcției.

Elemente de prindere între lemn și beton realizate din piese metalice zincate, ancorate cu tije. De asemenea elementele din lemn se vor solidariza intre ele prin chertare și cu elemente metalice zincate omologate, tip "colțar", placi perforate, placi multicui și cuie.

Ipotezele de calcul vor ține cont de zona seismică, viteza vântului și încărcările climatice corespunzătoare amplasamentului.

Structura propusă este una simplă, eficientă, cu un regim de înălțime redus, adaptată pentru funcțiunea de adăpost în spațiu public sau semi-public. Durabilitatea este asigurată prin materiale de calitate, tratamente specifice și o concepție structurală clară, ușor de pus în operă.

Zonele de odihna se vor amplasa astfel:

Tabel 26

Nr. crt.	Amplasament	Tipul Foisorului	Suprafata
1	*Zona de odihna cu spatiu de dormit - km aprox. 0+010,00. Amplasata pe teren CF38130, , pe raza UAT CETATE*	Tip 3	12 mp (2,0 x 6,0)
2	*Zona de odihna cu spatiu de dormit - km aprox. 6+990,00. Amplasata pe teren CF40786, pe raza UAT MAGLAVIT*	Tip 1	24,00 mp (4,0 x 6,0)
3	*Zona de odihna cu spatiu de dormit-km 0+620,00 Amplasata pe teren CF31761, in proximitatea localitatii CIUPERCENII NOI*	Tip 1	24,00 mp (4,0 x 6,0)
4	*Zona de odihna intermediara cu spatiu de dormit -km 2+730,00 Amplasata pe teren CF31809, pe raza UAT DESA*	Tip 3	12 mp (2,0 x 6,0)

Nr. crt.	Amplasament	Tipul Foisorului	Suprafata
5	*Zona de odihna cu spatiu de dormit-km 0+510,00 Amplasata pe terenuri CF65618 si 65619, in proximitate zona impadurita, pe raza UAT POIANA MARE*	Tip 1	24,00 mp (4,0 x 6,0)
6	*Zona de odihna cu spatiu de dormit-km 0+468,00 Amplasata pe teren CF38342, in proximitate stadion UAT PISCU VECHI*	Tip 1	24,00 mp (4,0 x 6,0)
7	*Zona de odihna cu spatiu de dormit-km 0+020,00 Amplasata pe teren CF43825, in proximitate Canton RAST(CF 43828)-pe raza UAT RAST*	Tip 1	24,00 mp (4,0 x 6,0)
8	*Zona de odihna cu spatiu de dormit-km 2+355,00 Amplasata pe teren CF34633, in proximitate Canton IANOS-pe raza UAT CATANE*	Tip 1	24,00 mp (4,0 x 6,0)
9	*Zona de odihna cu spatiu de dormit-km 1+040,00 Amplasata pe teren CF37488, in proximitate Canton STEJARUL-pe raza UAT MACESUL DE JOS*	Tip 1	24,00 mp (4,0 x 6,0)
10	*Zona de odihna cu spatiu de dormit-km 6+370,00 Amplasata pe teren proprietate ABA JIU, CF in curs de realizare,in proximitate Canton Nedea-pe raza UAT GHIGHERA*	Tip 1	24,00 mp (4,0 x 6,0)
11	*Zona de odihna cu spatiu de dormit-km 6+700,00 Amplasata pe teren CF 48738,pe raza U.A.T. DABULENI*	Tip 1	24,00 mp (4,0 x 6,0)

ARHITECTURA CAMPIGURILOR

În cadrul proiectului au fost propuse mai multe tipuri de zone de odihnă, precum și zone de camping. În cadrul acestora, în funcție de amplasament și specificul terenului, au fost propuse unul sau mai multe tipuri de foișoare.

Arhitectura și materialele utilizate vor respecta specificul local, integrându-se armonios în peisajul existent.

Pentru asigurarea unei orientări eficiente a cicloturiștilor, se vor implementa elemente de semnalizare conform normelor EuroVelo și legislației naționale.

Zonele de campare se vor amplasa astfel:

Tabel 27

Nr. crt.	Amplasament
1	*Zona de camping-km 5+735,00 Amplasata pe teren **CF 44204**, pe raza U.A.T. OSTROVENI **dotata cu foisor tip 2***



Colaj foto 23 – zona camping

Informațiile prezentate se vor corela cu partea desenată atașată.

Elementul central al zonelor de camping îl reprezintă spațiile exterioare amenajate, cu funcțiuni multiple, precum și foișoarele.

Campingurile vor avea o suprafață variabilă, între 500 și 2.000 mp, în funcție de disponibilitatea terenului și cerințele locale. Acestea se vor localiza, pe cât posibil, în intravilanul localităților, pentru a beneficia de infrastructura existentă (apă, electricitate, canalizare) și pentru a permite un control mai facil asupra lor.

În situațiile în care vor fi amplasate în extravilan, vor fi implementate soluții alternative pentru utilități.

Dotări și compartimentare (dupa caz) a campingurilor de pe traseu:

✓ Zonă amenajată cu pietriș – bănci, mobilier exterior pentru opriri scurte;

✓ Foișoare Tip 1, Tip 2 și Tip 3, în funcție de amplasament;

✓ Zonă pentru corturi – zone verzi îngrijite, destinate campării, cu spații minime între corturi pentru a asigura intimitatea;

✓ Service biciclete – stație self-repair pentru biciclete și rasteluri de parcare, amplasate în campinguri și în vecinătatea punctelor de interes;

✓ Rastel pentru biciclete – interior și exterior;

✓ Pauze scurte – masă cu băncuțe exterioare pentru opriri rapide;

✓ Corpuri de iluminat – echipate cu panouri fotovoltaice;

✓ Seturi de coșuri de gunoi – pentru colectare selectivă;

✓ Panouri informative și marcaje de direcție – amplasate la intersecțiile principale și la punctele de schimbare a direcției.

Tipurile, suprafețele, amplasamentele, foișoarele și informațiile suplimentare pot fi consultate în partea desenată atașată.

CONCLUZII

Implementarea infrastructurii cicloturistice EuroVelo în România va contribui la dezvoltarea turismului durabil, oferind facilități adecvate pentru cicloturiști, integrate armonios în peisajul natural și construite.

Soluțiile propuse respectă principiile sustenabilității și sunt optimizate pentru un buget eficient, menținând în același timp standardele de calitate și siguranță impuse de rețeaua EuroVelo



Intocmit,
arh. Ionut I. Sescu

S.C. GEBES MPROJECT S.R.L
SAT PAUN, COMUNA BARNOVA, STRADA COLINA PAUNULUI, NR. 35E
C.U.I 33227191, J22/906/2014
TEL: 0747/853.390 E-mail: office.gebes@yahoo.com

5.4. Principalii indicatori tehnico-economici aferenti obiectivului de investitii:

a. Indicatori maximali, respectiv valoarea totala a obiectului de investitii, exprimata în lei, cu TVA şi, respectiv, fără TVA, din care constructii-montaj (C+M), in conformitate cu devizul general

Analiza financiară şi economică aferentă realizării lucrărilor de se prezinta separat si face parte integranta din prezenta documentatie.

b. Indicatori minimali, respectiv indicatori de performanţa - elemente fizice/capacitati fizice care să indice atingerea tintei obiectivului de investitii - si, după caz, calitativi, in conformitate cu standardele, normativele şi reglementarile tehnice în vigoare

Indicatori de performanta in vederea atingeri obiectivului de investitie sunt prezentati atat pentru intreaga investitie cat si pentru fiecare obiect in parte:

Tabel 28

Nr. Ct.	Denumire indicator	Valoare totala	Obiect 1 -Jud. Mehedinti	Obiect 2 Jud. Dolj	Obiect 3 Jud. Olt
1	Lungime traseu cicloturistic [km]	356,838	130,345	**185,503**	40,990
2	Pasarele piste biciclisti [buc.]	7	6	**1**	0
3	Zone de odihna [buc.]	22	7	**11**	4
4	Zone de campare [buc.]	1	0	**1**	0

Indicatorii minimali, respectiv indicatori de performanţă - elemente fizice/capacităţi fizice se prezinta separat si fac parte integranta din prezenta documentatie.

c. Indicatori financiari, socioeconomici, de impact, de rezultat/operare, stabiliti in functie de specificul si tinta fiecarui obiectiv de investitii

Principalii indicatori calitativi sunt:

- creşterea calităţii vieţii, a gradului de confort pentru populatie;
- îmbunătăţirea aspectului estetic;
- reducerea poluării prin praf;

- creşterea gradului de mobilitate;

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

Durata estimata de realizare a investitiei este de 6 luni calendaristice.

5.5. Prezentarea modului în care se asigura conformarea cu reglementarile specific functiunii preconizate din punctul de vedere al asigurarii tuturor cerintelor fundamentale aplicabile constructiei, conform gradului de detaliere al propunerilor tehnice

La elaborarea documentaţiei au fost avute în vedere prescripţiile legislaţiei generale şi a legislaţiei de proiectare, hotărâri guvernamentale si ordonanţe dupa cum urmează:

Trasee si elemente geometrice

- STAS 863 " Lucrari de drumuri.Elemente geometrice ale traseelor"
- STAS 10144/1 "Strazi. Profiluri transversale. Prescriptii de proiectare".
- STAS 10144/2 "Strazi. Trotuare, alei de pietoni si piste de ciclisti. Prepscriptii de proiectare."
- STAS 101444/3 "Strazi. Elemente geometrice. Prescriptii de proiectare."
- SR 10144/4 "Amenajarea intersectiilor de strazi. Clasificare si prescriptii de proiectare."
- STAS 10144/5 "Calculul capacitatii de circulatie a strazilor."
- STAS 10144/6 "Calculul capacitatii de circulatie a intersectiilor de strazi."

Lucrări de terasamente. Consolidarea terasamentelor de drum

- STAS 2914 - Terasamente - condiţii tehnice generale de calitate;
- STAS 12253 - Straturi de formă - condiţii tehnice generale de calitate;
- SREN 13 251 - Geotextile şi produse înrudite . Caracteristici solicitate pentru utilizarea în lucrări de terasament, fundaţii şi structuri de susţinere.

Dispozitive de scurgere şi evacuare a apelor de suprafaţă

- STAS 10796 / 1,2,3 - Construcţii anexe pentru colectarea şi evacuarea apelor, rigole, şanţuri, casiuri, drenuri. Prescripţii de proiectare;
- AND 513 - Instrucţiuni tehnice privind proiectarea, execuţia, revizia şi întreţinerea drenurilor pentru drumuri publice;
- SREN 13252 - Geotextile şi produse înrudite. Caracteristici solicitate în sisteme de drenaj;
- SR EN 13253 - Geotextile şi produse înrudite. Caracteristici solicitate în lucrări de protecţie împotriva eroziunii (protecţia de coastă, acoperire de mal).

Fundaţii de balast, piatră spartă şi / sau de balast, piatră spartă amestec optimal

- STAS 6400 Straturi de bază si de fundaţii;
- STAS 2900 - Lăţimea drumurilor;
- STAS1598 / 1,2 - încadrarea îmbrăcăminţilor la lucrări de construcţii noi şi modernizări de drumuri;
- SR EN 13242+A1- Agregate naturale şi piatră prelucrată pentru drumuri;
- SR EN 13242+A1- Agregate naturale de balastieră.
- Sisteme rutiere
- PD177 - Normativ privind dimensionarea sistemelor rutiere suple şi semirigide (metoda analitica);
- NP116 – Normativ privind alcatuirea structurilor rutiere rigide si suple pentru strazi

- AND 550 - Normativ pentru dimensionarea straturilor bituminoase de ranforsare a structurilor rutiere suple şi semirigide.
- STAS 1709/1 "Actiunea fenomenului de inghet-dezghet la lucrari de drumuri. Adancimea de inghet in complexul rutier. Prescriptii de calcul."
- STAS 1709/2 " Actiunea fenomenului de inghet-dezghet in lucrari de drumuri. Prevenirea si remedierea degradarilor din inghet-dezghet. Prescriptii de calcul."

Îmbrăcăminţi rutiere bituminoase cilindrate executate la cald

- AND 605 Normativ mixturi asfaltice executate la cald; conditii tehnice privind proiectarea, prepararea si punerea in opera
- SR EN 12697-1…43 "Mixturi asfaltice.Metode de incercare pentru mixturi asfaltice preparate la cald"
- SR EN 13108 -1…8 "Mixturi asfaltice.Specificatii de material"
- ST033 Specificație tehnică privind cerințele de calitate pentru prepararea, transportul și punerea în opera a mixturilor asfaltice.

Legislatia orizontala cu privire la Mediu

- Ordinul ministrului mediului şi dezvoltării durabile nr. 1798 din 19.11.2007 pentru aprobarea Procedurii de emitere a autorizatiei de mediu;
- Ordinul nr. 405 din 26 martie 2010 privind constituirea şi funcţionarea Comisiei de analiză tehnică la nivel central;
- Legea nr 107/1996 Legea Apelor
- Legea nr 310/2004 pentru modificarea si completarea legii 107/1996;
- Legea nr 112/2006 pentru modificarea si completarea Legii apelor nr 107/1996;
- O.U.G. nr 195/2005 privind protectia mediului cu rectificarea din 31 ianuarie 2006;
- O.U.G. nr 152/2005 privind prevenirea si controlul integrat al poluarii si Legea nr. 84/2006 pentru aprobarea O.U.G. nr 152/2005;
- H.G. nr 1856/2005 privind plafoanele nationale de emisie pentru anumiti poluanti;
- H.G. nr 918/2002 privind stabilirea procedurii – cadru de evaluare a impactului asupra mediului;
- H.G. nr 1705/2004 pentru modificarea art. 5 alin. 2 din H.G. nr 918/2002
- Ordinul MAPM nr 860/2002 pentru aproabarea procedurii de evaluare a impactului asupra mediului si de emitere a acordului de mediu.
- Ordinul MAPAM nr 210/2004 privind modificarea Ordinului MAPM nr 860/2002
- Ordinul MMGA nr 1037/2005 privind modificarea Ordinului MAPM nr 860/2002
- Ordinul MAPM nr 863/2002 privind aprobarea ghidurilor metodologice aplicabile etapelor procedurii – cadru de evaluare a impactului asupra mediului
- H.G. nr 472/2000 privind unele masuri de protectie a calitatii resurselor de apa.
- H.G. nr 188/2002 pentru aprobarea unor norme privind conditiile de descarcare in mediul acvatic a apelor uzate
- Ordinul MMGA nr 662/2006 privind aprobarea Procedurii si a competentelor de emitere a avizelor si autorizatiilor de gospodarire a apelor
- Ordinul nr 279/1997 al MAPPM referitor Normelor Metodologice privind avizul amplasamentului in zona inundabila a albiei majore de obiective economice si sociale
- Ordinul nr 642/2003 al MTCT pentru aprobarea reglementarii tehnice „Ghid pentru dimensionarea pragurilor de fund pe cursurile de apa"

- Legea nr 462/2001 pentru aprobarea O.U.G.nr 236/2000 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei si a faunei salbatice.
- Legea nr 426/2001 pentru aprobarea Ordonantei de Urgenta nr 78/2000 privind regimul deseurilor.
- STAS 4068/2-87 – Probabilitatile anuale ale debitelor maxime si volumelor maxime respectiv „Determinarea debitelor si volumelor maxime ale cursurilor de apa”
- STAS 9268/89 si STAS 8593/88 Lucrari de regularizare a albiei raurilor – principii de proiectare, studii de teren si laborator.

Legislatie in domeniu

- Hotărârea 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 executarii lucrarilor de constructii
- Legea nr 453/2001 – Lege pentru modificarea si completarea Legii nr 50/1991
- Legea nr. 10/1995 privind calitatea in constructii;
- HG nr. 343/2017 - modificarea HG nr. 273/1994 privind aprobarea Regulamentului de recepţie a lucrărilor de construcţii și instalaţii aferente acestora
- HG 742/2018 pentru modificarea HG 925/1995 – Regulament de verificare si expertizare tehnica de calitate a proiectelor, a executiei lucrarilor si a constructiilor.
- Ordinul M.T. nr. 1297/2017 “Norme privind incadrarea in categorii a drumurilor nationale “;
- Ordinul M.T. nr. 1296/2017 “Norme tehnice privind proiectarea, construirea si modernizarea drumurilor “;
- Legea 255/2010 privind exproprierile pentru cauza de utilitate publica
- Legea 98/2016 privind achizitiile publice;
- Norme generale de protectia muncii – Ministerul Muncii si Protectiei Sociale 2002;

5.6. Nominalizarea surselor de finantare a investitiei publice, ca urmare a analizei financiare si economice

În urma incheierii unui Acord de parteneriat, unitatile administrativ-teritoriale beneficiare din judetele Mehedinti, Dolj și Olt, situate intr-o regiune care imbina diverse forme de relief, cu un potential turistic ridicat, precum si cu caracter transfrontalier dunarean, au depus spre finantare Proiectul Cl 1-PII-5, intitulat „Traseu Euro Velo 6 Mehedinfi -Dolj - Olt".

Proiectul a fost selectat pentru finantare și, in data de 14.02.2023, a fost semnat contractul de finantare nr. 18305, intre Ministerul Dezvoltarii, Lucrarilor Publice și Administratiei și Judetul Dolj, in calitate de Lider al parteneriatului, contract in valoare totala de 172.937.579,43 lei, inclusiv TVA.

Sursele de finanţare a investiţiei se constituie în conformitate cu legislaţia în vigoare şi constau în fonduri proprii, bugetul local, fonduri externe nerambursabile si alte surse legal constituite.

Intocmit,
ing. Dumitriu Andrei

Verificat,
ing. Gheorghe Istrate

S.C. GEBES MPROJECT S.R.L
SAT PAUN, COMUNA BARNOVA, STRADA COLINA PAUNULUI, NR. 35E
C.U.I 33227191, J22/906/2014
TEL: 0747/853.390 E-mail: office.gebes@yahoo.com

6. URBANISM, ACORDURI SI AVIZE CONFORME

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

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

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

6.4. Avize conforme privind asigurarea utilităţilor

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

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

S.C. GEBES MPROJECT S.R.L
SAT PAUN, COMUNA BARNOVA, STRADA COLINA PAUNULUI, NR. 35E
C.U.I 33227191, J22/906/2014
TEL: 0747/853.390 E-mail: office.gebes@yahoo.com

7. IMPLEMENTAREA INVESTITIEI

7.1. Informatii despre entitatea responsabila cu implementarea investitiei

Implementarea investiei va fi realizata de catre Consiliul Judetean Dolj.

7.2. Strategia de implementare, cuprinzand: durata de implementare a obiectivului de investiţii (în luni calendaristice), durata de executie, graficul de implementare a investiţiei, esalonarea investitiei pe ani, resurse necesare

Tabel 29

Denumire activitate	Durata totala a investitiei (luni)					
	1	2	3	4	5	6
Lucrari pregatiorare						
Platforma traseu cicloturistic						
Piste de biciclete						
Elemente de colectare si descarcare a apelor pluviale						
Amenajare zone de odihna si zone de camping						
Semnalizare rutiera specifica+ lucrari auxiliare						

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

Urmărirea comportării în exploatare, intervenţiile în timp şi postutilizarea construcţiilor sunt componente ale sistemului calităţii în construcţii.

Obiectul urmăririi comportării în exploatare a construcţiilor şi al investiţiilor în timp este evaluarea stării tehnice a construcţiilor şi menţinerea aptitudinii la exploatare pe toată durata de existenţă a acestora.

Urmărirea comportării în exploatare a construcţiilor, intervenţiile în timp şi postutilizarea construcţiilor reprezintă acţiuni distincte, complementare, astfel:

a) urmărirea comportării în exploatare a construcţiilor se face în vederea depistării din timp a unor degradări care conduc la diminuarea aptitudinii la exploatare;

b) intervenţiile în timp asupra construcţiilor se fac pentru menţinerea sau îmbunătăţirea aptitudinii la exploatare;

c) postutilizarea construcţiilor cuprinde activităţile de desfiinţare a construcţiilor în condiţii de siguranţă şi de recuperare eficientă a materialelor şi a mediului.

7.4. Recomandări privind asigurarea capacitatii manageriale şi institutionale

Urmărirea comportării în exploatare a construcţiilor se face prin:
- urmărirea curentă;
- urmărirea specială.

Urmărirea curentă este o activitate sistematică de observare a stării tehnice a construcţiilor, care, corelată cu activitatea de întreţinere, are scopul de a menţine aptitudinea la exploatare a acestora.

Urmărirea curentă se realizează prin examinare vizuală directă şi cu mijloace simple de măsurare, în conformitate cu prevederile din cartea tehnică şi din reglementările tehnice specifice, pe categorii de lucrări şi de construcţii, pe toată durata de existenţă a construcţiei.

Activităţile de urmărire curentă se efectuează de către personal propriu sau prin contract cu persoane fizice având pregătire tehnică în construcţii, cel puţin de nivel mediu.

Pentru drumurile şi podurile de categoriile de importanţă B şi C, urmărirea curentă are ca obiectiv menţinerea lor la parametrii tehnici proiectaţi.

Constatările făcute cu ocazia urmăririi curente se înscriu în fişa drumului sau a podului şi se anexează la cartea tehnică a construcţiei.

Urmărirea curentă la drumuri şi poduri trebuie corelată cu activitatea de întreţinere şi reparaţii şi constă în verificări şi observaţii cu privire la:

a) Starea tehnică a traseului definită conform Instrucţiuni CD 155/2001, în scopul stabilirii lucrărilor de întreţinere preventivă şi a lucrărilor de readucere prin reparaţii a stării tehnice la nivelul cerut de evoluţia traficului.

Defecţiunile constatate vor fi menţionate diferenţiat în funcţie de locul de apariţie şi anume:
– defecţiuni ale suprafeţei de rulare;
– defecţiuni ale îmbrăcăminţii sistemului rutier;
– defecţiuni ale structurii sistemului rutier;
– defecţiuni ale complexului rutier.

b) modul în care se desfăşoară circulaţia pe sectoarele pe care se execută lucrări;

c) calitatea lucrărilor ce se execută în regie sau antrepriză;

d) modul în care se respectă termenele de remediere stabilite în registrele de revizie şi control;

e) starea şi corectitudinea semnalizării verticale şi orizontale;

f) starea şi corectitudinea semnalizării punctelor de lucru de pe platforma sau zona de drumului.

Urmărirea curentă se realizează:

– lunar, pentru drumuri şi străzi

– semestrial la poduri, lucrări de consolidări apărări de maluri şi în mod obligatoriu după trecerea apelor mari de primăvară şi toamnă şi după ploi torenţiale, cutremure şi accidente.

Urmărirea specială cuprinde investigaţii specifice regulate, periodice, asupra unor parametri ce caracterizează construcţia sau anumite părţi ale ei, stabiliţi din faza de proiectare sau în urma unei expertizări tehnice.

Urmărirea specială se instituie la cererea proprietarului sau a altor persoane juridice sau fizice interesate, precum şi pentru construcţii aflate în exploatare, cu evoluţie periculoasă sau care se afla în situaţii deosebite din punct de vedere al siguranţei.

Urmărirea specială se realizează, pe o perioada stabilită, pe baza unui proiect sau a unei proceduri specifice, de către personal tehnic de specialitate atestat.

Urmărirea specială nu conduce la întreruperea efectuării urmăririi curente.

La constatarea, în cursul activităţilor de urmărire curentă sau specială, a unor situaţii care depăşesc limitele stabilite sau se consideră ca pot afecta exploatarea în condiţii de siguranţă a construcţiei, proprietarul este obligat să solicite expertizarea tehnică.

Intocmit,
ing. Dumitriu Andrei

Verificat,
ing. Gheorghe Istrate

S.C. GEBES MPROJECT S.R.L
SAT PAUN, COMUNA BARNOVA, STRADA COLINA PAUNULUI, NR. 35E
C.U.I 33227191, J22/906/2014
TEL: 0747/853.390 E-mail: office.gebes@yahoo.com

8. CONCLUZII SI RECOMANDARI

Lucrarile prevazute pentru construirea traseului cicloturistic, in aceasta documentatie, vor asigura cresterea confortului, fluentei traficului de biciclete si asigurarea unor conditii de siguranta pentru toti pentru participantii la trafic.

Proiectul aduce beneficii în ceea ce privește îmbunătățirea calității aerului, în principal datorită creșterii atractivității și accesibilității deplasărilor cu bicicleta.

Traseul propus respecta criteriile minimale pentru certificarea ECS, criterii ce se dezvolta in 3 categorii: esentiale, care trebuie indeplinite pe tot parcursul rutei cicloturistice; importante. care trebuie indeplinite pe cel putin 70% din lungimea rutei; aditionale. a caror indeplinire este optionala.

Ciclismul este o modalitate de transport nepoluant care trebuie să beneficieze de o mai mare atenție, în contextul măsurilor pe termen mediu și lung privind protecția climei, reducerea zgomotului și gestionarea calității aerului.

Mersul pe bicicletă are beneficii asupra stării de sănătate, in acest context, trebuie acordată mai multă atenție bicicliștilor aflați în trafic și a nevoilor pe care aceștia le au, în funcție de grupa de vârstă.

Utilizarea bicicletei nu este doar o problemă de durabilitate a mediului, ci și o problemă importantă de accesibilitate și de egalitate de șanse: este accesibil aproape tuturor membrilor societății (copii, tineri, persoane în vârstă, persoane care nu pot conduce, persoane care nu își permit o mașină, persoane care nu au acces la un transport public adecvat etc.). Bicicleta poate juca un rol esențial în transportul zilnic, în special în interiorul și în jurul localităților.

Facilitățile sunt rareori segregate în mod clar în funcție de rolul lor și aproape toate acestea transportă ambele tipuri de trafic într-o măsură mai mare sau mai mică. În prezent, mersul cu bicicleta se află într-un dezavantaj competitiv în comparație cu deplasarea cu mașina: pentru deplasarea cu mașina, există o infrastructură fără obstacole, cu acces direct din punctul A în punctul B; în timp ce pentru mersul cu bicicleta există o lipsă de conexiuni directe și sigure atât la nivel zonal, cât și la nivel local. Lipsa unor astfel de legături îi împiedică pe mulți utilizatori de drumuri să meargă cu bicicleta și, prin urmare, se impune dezvoltarea unor trasee continue și sigure pentru bicicliști pe toată lungimea lor. Conținutul tehnic al îmbunătățirilor

trebuie să fie de așa natură încât să permită bicicliștilor mai puțin experimentați și mai puțin încrezători, copiilor și persoanelor în vârstă să pedaleze în siguranță, confortabil și fără stres.

Dezvoltarea facilităților pentru bicicliști ar trebui să se bazeze întotdeauna pe obiective pe termen lung. Atât la nivel regional, cât și la nivel local, dezvoltările individuale ar trebui definite nu în mod izolat, ci ca parte a unei viitoare rețele planificate, asigurând astfel stabilirea unui sistem coerent și progresiv. Obiectivul general este de a se asigura că rețeaua velo să fie continuă, adică că nu există secțiuni lipsă pe rutele individuale și că bicicliștilor li se asigură o trecere adecvată și sigură la intersecții și în alte secțiuni conflictuale.

În dezvoltarea rețelelor interne, doar în cazuri excepționale sau pentru destinații de agrement, traseele de biciclete pot fi înființate departe de drumurile și zonele aglomerate, deoarece bicicliștii, ca toți ceilalți utilizatori ai drumurilor, caută cea mai scurtă rută între două puncte și doresc să ajungă la destinații similare (școli, magazine, servicii).

O parte semnificativă a rețelei extracomunitară este utilizată în principal în scopuri de agrement și sportive, dar există o proporție variabilă de trafic de interes utilitar în aglomerația de orașe mari și între localitățile apropiate una de alta. Obiectivele generale prezentate mai sus se aplică în egală măsură în ambele cazuri, dar caracterul imediat și nivelul de dezvoltare pot fi diferite. În cazul traficului utilitar, este important ca traseele să fie cât mai scurte, cât mai directe (ex. între zonele rezidențiale și locurile de muncă) și pe suprafețe asfaltate. Folosirea bicicletei în scop de agrement este mai puțin sensibilă la ocolișuri, deoarece scopul activității este ciclismul în sine și este mai important ca traseele să fie de preferință într-un mediu relaxat, recreativ. Pe traseele de agrement, sunt acceptabile drumurile neasfaltate – dar de bună calitate, stabilizate și bine întreținute, cu condiția ca acestea să fie dezvoltate într-un mod compatibil cu elementele adiacente ale rețelei.

Rețeaua nu este formată doar din instalații liniare, intersecții și traversări, ci include și parcarea bicicletelor (rasteluri și spații de parcare), zoned de odihna, puncta de reparatii, campinguri, etc..

Lucrările propuse se vor executa cu respectarea prescripțiilor, normativelor și fișelor tehnologice în vigoare. Lucrările prevăzute în această documentație vor asigura condiții tehnice necesare desfășurării circulației rutiere în siguranță precum și menținerea patrimoniului public stradal în stare permanentă de curățenie și aspect estetic, cu influențe benefice în zonă, atât din punct de vedere ambiental, cât și din punct de vedere socio-economic.

În rezolvarea proiectului pentru obiectivele propuse s-a ținut cont de respectarea unor condiții funcțional - formale care să asigure un confort optim

persoanelor care urmează să le exploateze, precum și evitarea unor posibile accidente din nerespectarea unor gabarite obligatorii.

În execuție se vor respecta normele tehnice de protecție a muncii specifice fiecărei categorii de lucrări. Modificările aduse fără consultarea proiectantului îl absolvă pe acesta de orice responsabilitate. Soluțiile prevăzute în această documentație vor asigura condiții tehnice necesare desfășurării circulației în siguranță, precum și menținerea patrimoniului public stradal in stare permanentă de curățenie și aspect estetic, cu influențe benefice în zonă, atât din punct de vedere ambiental, cât și din punct de vedere socio-economic.

Intocmit,
ing. Dumitriu Andrei

Verificat,
ing. Gheorghe Astrate

S.C. GEBES MPROJECT S.R.L
SAT PAUN, COMUNA BARNOVA, STRADA COLINA PAUNULUI, NR. 35E
C.U.I 33227191, J22/906/2014
TEL: 0747/853.390 E-mail: office.gebes@yahoo.com

B. PIESE DESENATE

OBIECTIV: **Traseu EuroVelo 6 Mehedinti - Dolj - Olt - Obiectul 2 - Traseu cicloturistic amplasat pe raza judetului Dolj**

Beneficiar: **U.A.T. DOLJ, MEHEDINTI, OLT**

Proiectant: **S.C. GEBES MPROJECT S.R.L.**

S.C. GEBES MPROJECT S.R.L IASI
Sat Paun, Comuna Barnova, Strada Colina Paunului, Nr 35E
C.U.I 33227191, J22/906/2014
Telefon: 0747/853.390 E-mail: office.gebes@yahoo.com

Faza: S.F.

DG - DEVIZ GENERAL
al obiectivului de investitii

Anexa Nr. 7

Traseu EuroVelo 6 Mehedinti - Dolj - Olt - Obiectul 2 - Traseu cicloturistic amplasat pe raza judetului Dolj

Nr. crt.	Denumirea capitolelor si subcapitolelor de cheltuieli	Valoare (fara TVA)	TVA	Valoare cu TVA
		lei	lei	lei
1	2	3	4	5
	CAPITOL 1 **Cheltuieli pentru obtinerea si amenajarea terenului**			
1.1	Obtinerea terenului	0,00	0,00	0,00
1.2	Amenajarea terenului	0,00	0,00	0,00
1.3	Amenajari pentru protectia mediului si aducerea terenului la starea initiala	0,00	0,00	0,00
1.4	Cheltuieli pentru relocarea/protectia utilitatilor	0,00	0,00	0,00
	TOTAL CAPITOL 1	**0,00**	**0,00**	**0,00**
	CAPITOL 2 **Cheltuieli pentru asigurarea utilitatilor necesare obiectivului de investitii**			
	TOTAL CAPITOL 2	**0,00**	**0,00**	**0,00**
	CAPITOL 3 **Cheltuieli pentru proiectare si asistenta tehnica**			
3.1	Studii	2.702.985,00	513.567,15	3.216.552,15
3.1.1	Studii de teren	2.427.985,00	461.317,15	2.889.302,15
3.1.1.1	Studiu topografic	1.500.000,00	285.000,00	1.785.000,00
3.1.1.2	Studiu geotehnic	750.000,00	142.500,00	892.500,00
3.1.1.3	Documentatia topo-cadastrala privind dezlipirea/alipirea/actualizarea si intabularea unor suprafete de teren in vederea obtinerii de catre partenerii beneficiari a unor drepturi reale	50.000,00	9.500,00	59.500,00
3.1.1.4	Serviicii cadastrale - MEHEDINTI	0,00	0,00	0,00
3.1.1.5	Servicii cadastrale - DOLJ	127.985,00	24.317,15	152.302,15
3.1.1.6	Servicii cadastrale - OLT	0,00	0,00	0,00
3.1.2	Raport privind impactul asupra mediului	100.000,00	19.000,00	119.000,00
3.1.3	Alte studii specifice	175.000,00	33.250,00	208.250,00
3.1.3.1	Studiu de trafic	100.000,00	19.000,00	119.000,00
3.1.3.2	Supraveghere arheologica	75.000,00	14.250,00	89.250,00
3.2	Documentatii-suport si cheltuieli pentru obtinerea de avize, acorduri si autorizatii	45.000,00	8.550,00	53.550,00
3.3	Expertizare tehnica	500.000,00	95.000,00	595.000,00
3.4	Certificarea performantei energetice si auditul energetic al cladirilor, auditul pentru siguranta rutiera	0,00	0,00	0,00
3.5	Proiectare	4.350.085,15	826.516,18	5.176.601,33
3.5.1	Tema de proiectare	0,00	0,00	0,00
3.5.2	Studiu de prefezabilitate	0,00	0,00	0,00
3.5.3	Studiu de fezabilitate/documentatie de avizare a lucrarilor de interventii si deviz general	1.844.841,00	350.519,79	2.195.360,79
3.5.4	Documentatiile tehnice necesare in vederea obtinerii avizelor/acordurilor/autorizatiilor	300.000,00	57.000,00	357.000,00

DEVIZUL GENERAL: Traseu EuroVelo 6 Mehedinti - Dolj - Olt - Obiectul 2 - Traseu cicloturistic amplasat pe raza judetului Dolj

1	2	3	4	5
3.5.4.1	Documentatii necesare pentru obtinerea Certificatelor de Urbanism	150.000,00	28.500,00	178.500,00
3.5.4.2	Documentatii necesare pentru obtinerea avizelor/acordurilor/autorizatiilor/ prevazute in certificatul de urbanism	150.000,00	28.500,00	178.500,00
3.5.5	Verificarea tehnica de calitate a proiectului tehnic si a detaliilor de executie	315.034,88	59.856,63	374.891,51
3.5.6	Proiect tehnic si detalii de executie	1.890.209,27	359.139,76	2.249.349,03
3.6	Organizarea procedurilor de achizitie	0,00	0,00	0,00
3.7	Consultanta	269.500,00	51.205,00	320.705,00
3.7.1	Managementul de proiect pentru obiectivul de investitii	269.500,00	51.205,00	320.705,00
3.7.1.1	Servicii de consultanta in vederea certificarii traseului cicloturistic (experti EuroVelo)	269.500,00	51.205,00	320.705,00
3.7.2	Auditul financiar	0,00	0,00	0,00
3.8	Asistenta tehnica	989.090,69	187.927,23	1.177.017,92
3.8.1	Asistenta tehnica din partea proiectantului	339.020,93	64.413,98	403.434,91
3.8.1.1	pe perioada de executie a lucrarilor	126.013,95	23.942,65	149.956,60
3.8.1.2	pentru participarea proiectantului la fazele incluse în programul de control al lucrarilor de executie, avizat de catre Inspectoratul de Stat în Constructii	63.006,98	11.971,33	74.978,31
3.8.1.3	Acordarea asistente tehnice de specialitate in vederea demararii procedurii de atribuire a contractului/contractelor pentru proiectare si executie lucrari	150.000,00	28.500,00	178.500,00
3.8.2	Supervizare lucrari	630.069,76	119.713,25	749.783,01
3.8.3	Coordonator in materie de securitate si sanatate - conform Hotararii Guvernului nr. 300/2006, cu modificarile si completarile ulterioare	20.000,00	3.800,00	23.800,00
	TOTAL CAPITOL 3	**8.856.660,84**	**1.682.765,56**	**10.539.426,40**
	CAPITOL 4 **Cheltuieli pentru investitia de baza**			
4.1	Constructii si instalatii	62.802.310,38	11.932.438,95	74.734.749,33
4.1.1	[0014.2] Obiectul 2 - Traseu cicloturistic amplasat pe raza judetului Dolj	62.802.310,38	11.932.438,95	74.734.749,33
4.1.1.1	[0014.2.1] O2. Tronson 1 - UAT CETATE	5.064.595,37	962.273,12	6.026.868,49
4.1.1.2	[0014.2.2] O2. Tronson 2 - UAT MAGLAVIT	4.055.579,35	770.560,08	4.826.139,43
4.1.1.3	[0014.2.3] O2. Tronson 3.1 - UAT CALAFAT	1.591.432,95	302.372,26	1.893.805,21
4.1.1.4	[0014.2.4] O2. Tronson 3.2 - UAT CALAFAT	2.282.325,76	433.641,89	2.715.967,65
4.1.1.5	[0014.2.5] O2. Tronson 3.3 - UAT CALAFAT	68.785,54	13.069,25	81.854,79
4.1.1.6	[0014.2.6] O2. Tronson 3.4 - UAT CALAFAT	619.983,31	117.796,83	737.780,14
4.1.1.7	[0014.2.7] O2. Tronson 3.5 - UAT CALAFAT	113.497,48	21.564,52	135.062,00
4.1.1.8	[0014.2.8] O2. Tronson 4.1 - UAT CIUPERCENII NOI	67.431,31	12.811,95	80.243,26
4.1.1.9	[0014.2.9] O2. Tronson 4.2 - UAT CIUPERCENII NOI	1.855.127,09	352.474,15	2.207.601,24
4.1.1.10	[0014.2.10] O2. Tronson 4.3 - UAT CIUPERCENII NOI	620.996,53	117.989,34	738.985,87
4.1.1.11	[0014.2.11] O2. Tronson 4.4 - UAT CIUPERCENII NOI	2.322.579,22	441.290,05	2.763.869,27
4.1.1.12	[0014.2.12] O2. Tronson 5 - UAT DESA	4.951.035,15	940.696,68	5.891.731,83
4.1.1.13	[0014.2.13] O2. Tronson 6.1 - UAT POIANA MARE	1.047.171,58	198.962,60	1.246.134,18
4.1.1.14	[0014.2.14] O2. Tronson 6.2 - UAT POIANA MARE	1.054.400,31	200.336,06	1.254.736,37
4.1.1.15	[0014.2.15] O2. Tronson 7.1 - UAT PISCU VECHI	165.369,59	31.420,22	196.789,81
4.1.1.16	[0014.2.16] O2. Tronson 7.2 - UAT PISCU VECHI	2.299.898,70	436.980,75	2.736.879,45
4.1.1.17	[0014.2.17] O2. Tronson 7.3 - UAT PISCU VECHI	29.057,22	5.520,87	34.578,09
4.1.1.18	[0014.2.18] O2. Tronson 7.4 - UAT PISCU VECHI	63.541,42	12.072,87	75.614,29
4.1.1.19	[0014.2.19] O2. Tronson 8.1 - UAT GHIDICI	791.490,21	150.383,14	941.873,35
4.1.1.20	[0014.2.20] O2. Tronson 8.2 - UAT GHIDICI	14.385,11	2.733,17	17.118,28
4.1.1.21	[0014.2.21] O2. Tronson 8.3 - UAT GHIDICI	1.381.380,66	262.462,33	1.643.842,99
4.1.1.22	[0014.2.22] O2. Tronson 8.4 - UAT GHIDICI	917.403,81	174.306,72	1.091.710,53

DEVIZUL GENERAL: Traseu EuroVelo 6 Mehedinti - Dolj - Olt - Obiectul 2 - Traseu cicloturistic amplasat pe raza judetului Dolj

1	2	3	4	5
4.1.1.23	[0014.2.23] O2. Tronson 9 - UAT RAST	2.402.444,53	456.464,46	2.858.908,99
4.1.1.24	[0014.2.24] O2. Tronson 10 - UAT NEGOI	951.992,25	180.878,53	1.132.870,78
4.1.1.25	[0014.2.25] O2. Tronson 11 - UAT CATANE	903.594,38	171.682,93	1.075.277,31
4.1.1.26	[0014.2.26] O2. Tronson 12 - UAT BISTRET	3.473.087,25	659.886,58	4.132.973,83
4.1.1.27	[0014.2.27] O2. Tronson 13 - UAT CARNA	2.173.286,28	412.924,39	2.586.210,67
4.1.1.28	[0014.2.28] O2. Tronson 14 - UAT MACESU DE JOS	662.448,38	125.865,19	788.313,57
4.1.1.29	[0014.2.29] O2. Tronson 15.1 - UAT GIGHERA	4.802.260,77	912.429,55	5.714.690,32
4.1.1.30	[0014.2.30] O2. Tronson 15.2 - UAT GIGHERA	60.483,12	11.491,79	71.974,91
4.1.1.31	[0014.2.31] O2. Tronson 15.3 - UAT GIGHERA	7.152,32	1.358,94	8.511,26
4.1.1.32	[0014.2.32] O2. Tronson 15.4 - UAT GIGHERA	161.455,07	30.676,46	192.131,53
4.1.1.33	[0014.2.33] O2. Tronson 16.1 - UAT OSTROVENI	3.104.922,03	589.935,19	3.694.857,22
4.1.1.34	[0014.2.34] O2. Tronson 16.2 - UAT OSTROVENI	71.013,60	13.492,58	84.506,18
4.1.1.35	[0014.2.35] O2. Tronson 16.3 - UAT OSTROVENI	513.313,24	97.529,52	610.842,76
4.1.1.36	[0014.2.36] O2. Tronson 16.4 - UAT OSTROVENI	1.828.075,64	347.334,37	2.175.410,01
4.1.1.37	[0014.2.37] O2. Tronson 16.5 - UAT OSTROVENI	689.813,38	131.064,54	820.877,92
4.1.1.38	[0014.2.38] O2. Tronson 17.1 - UAT BECHET	505.157,20	95.979,87	601.137,07
4.1.1.39	[0014.2.39] O2. Tronson 17.2 - UAT BECHET	206.655,74	39.264,59	245.920,33
4.1.1.40	[0014.2.40] O2. Tronson 17.3 - UAT BECHET	559.508,96	106.306,70	665.815,66
4.1.1.41	[0014.2.41] O2. Tronson 18 - UAT CALARASI	3.529.811,96	670.664,27	4.200.476,23
4.1.1.42	[0014.2.42] O2. Tronson 19 - UAT DABULENI	3.203.265,17	608.620,38	3.811.885,55
4.1.1.43	[0014.2.43] O2. Zone de odihna DOLJ 6,8x8,8 m	1.156.867,59	219.804,84	1.376.672,43
4.1.1.44	[0014.2.44] O2. Zone de odihna DOLJ 6x2 m	133.659,70	25.395,34	159.055,04
4.1.1.45	[0014.2.45] O2. Zone de camping DOLJ	324.574,15	61.669,09	386.243,24
4.2	Montaj utilaje, echipamente tehnologice si functionale	0,00	0,00	0,00
4.3	Utilaje, echipamente tehnologice si functionale care necesita montaj	0,00	0,00	0,00
4.4	Utilaje, echipamente tehnologice si functionale care nu necesita montaj si echipamente de transport	204.665,30	38.886,40	243.551,70
4.4.1	[0014.2] Obiectul 2 - Traseu cicloturistic amplasat pe raza judetului Dolj	204.665,30	38.886,40	243.551,70
4.4.1.1	[0014.2] O2. Lista dotari DOLJ - Zone de odihna 6,8x8,8 m	126.650,70	24.063,63	150.714,33
4.4.1.2	[0014.2] O2. Lista dotari DOLJ - Zone de odihna 6x2 m	14.400,00	2.736,00	17.136,00
4.4.1.3	[0014.2] O2. Lista dotari DOLJ - Zona de camping	63.614,60	12.086,77	75.701,37
4.5	Dotari	0,00	0,00	0,00
4.6	Active necorporale	0,00	0,00	0,00
	TOTAL CAPITOL 4	**63.006.975,68**	**11.971.325,35**	**74.978.301,03**
	CAPITOL 5 Alte cheltuieli			
5.1	Organizare de santier	400.000,00	76.000,00	476.000,00
5.1.1	Lucrari de constructii si instalatii aferente organizarii de santier	280.000,00	53.200,00	333.200,00
5.1.2	Cheltuieli conexe organizarii santierului	120.000,00	22.800,00	142.800,00
5.2	Comisioane, cote, taxe, costul creditului	410.035,02	0,00	410.035,02
5.2.1	Comisioanele si dobanzile aferente creditului bancii finantatoare	0,00	0,00	0,00
5.2.2	Cota aferenta ISC pentru controlul calitatii lucrarilor de constructii	315.411,55	0,00	315.411,55
5.2.3	Cota aferenta ISC pentru controlul statului in amenajarea teritoriului, urbanism si pentru autorizarea lucrarilor de constructii	63.082,31	0,00	63.082,31
5.2.4	Cota aferenta Casei Sociale a Constructorilor - CSC	0,00	0,00	0,00
5.2.5	Taxe pentru acorduri, avize conforme si autorizatia de construire/desfiintare	31.541,16	0,00	31.541,16
5.3	Cheltuieli diverse si neprevazute	3.593.181,83	682.704,55	4.275.886,38
5.4	Cheltuieli pentru informare si publicitate	58.800,00	11.172,00	69.972,00
	TOTAL CAPITOL 5	**4.462.016,85**	**769.876,55**	**5.231.893,40**

DEVIZUL GENERAL: Traseu EuroVelo 6 Mehedinti - Dolj - Olt - Obiectul 2 - Traseu cicloturistic amplasat pe raza judetului Dolj

1	2	3	4	5
	CAPITOL 6 **Cheltuieli pentru probe tehnologice si teste**			
6.1	Pregatirea personalului de exploatare	0,00	0,00	0,00
6.2	Probe tehnologice si teste	0,00	0,00	0,00
	TOTAL CAPITOL 6	**0,00**	**0,00**	**0,00**
	CAPITOL 7 **Cheltuieli aferente marjei de buget si pentru constituirea rezervei de implementare pentru ajustarea de pret**			
7.1	Cheltuieli aferente marjei de buget 25% din (1.2 + 1.3 + 1.4 + 2 + 3.1 + 3.2 + 3.3 + 3.5 + 3.7 + 3.8 + 4 + 5.1.1)	0,00	0,00	0,00
7.2	Cheltuieli pentru constituirea rezervei de implementare pentru ajustarea de pret	3.607.181,83	685.364,55	4.292.546,38
	TOTAL CAPITOL 7	**3.607.181,83**	**685.364,55**	**4.292.546,38**
TOTAL GENERAL		**79.932.835,19**	**15.109.332,00**	**95.042.167,19**
din care: C+M (1.2+1.3+1.4+2+4.1+4.2+5.1.1)		**63.082.310,38**	**11.985.638,95**	**75.067.949,33**

Beneficiar,
UAT DOLJ,
UAT MEHEDINTI,
UAT OLT

Proiectant,

S.C. Gebes Mproject S.R.L.
ing. Anton Constantin

OBIECTIV: Traseu EuroVelo 6 Mehedinti - Dolj - Olt - Obiectul 2 - Traseu cicloturistic amplasat pe raza judetului Dolj

OBIECTUL: Obiectul 2 - Traseu cicloturistic amplasat pe raza judetului Dolj

Beneficiar: U.A.T. DOLJ, MEHEDINTI, OLT

Proiectant: S.C. GEBES MPROJECT S.R.L.

S.C. GEBES MPROJECT S.R.L IASI
Sat Paun, Comuna Barnova, Strada Colina Paunului, Nr 35E
C.U.I 33227191, J22/906/2014
Telefon: 0747/853.390 E-mail: office.gebes@yahoo.com

Faza: S.F.

DO - DEVIZUL OBIECTULUI

ANEXA Nr. 8

Obiectul 2 - Traseu cicloturistic amplasat pe raza judetului Dolj

Nr. crt.	Denumirea capitolelor si subcapitolelor de cheltuieli	Valoare (fara TVA)	TVA	Valoare cu TVA
		lei	lei	lei
1	2	3	4	5
	Cap. 4 - Cheltuieli pentru investitia de baza			
4.1	**Constructii si instalatii**	**62.802.310,38**	**11.932.438,95**	**74.734.749,33**
4.1.1	[0014.2.1] O2. Tronson 1 - UAT CETATE	5.064.595,37	962.273,12	6.026.868,49
4.1.2	[0014.2.2] O2. Tronson 2 - UAT MAGLAVIT	4.055.579,35	770.560,08	4.826.139,43
4.1.3	[0014.2.3] O2. Tronson 3.1 - UAT CALAFAT	1.591.432,95	302.372,26	1.893.805,21
4.1.4	[0014.2.4] O2. Tronson 3.2 - UAT CALAFAT	2.282.325,76	433.641,89	2.715.967,65
4.1.5	[0014.2.5] O2. Tronson 3.3 - UAT CALAFAT	68.785,54	13.069,25	81.854,79
4.1.6	[0014.2.6] O2. Tronson 3.4 - UAT CALAFAT	619.983,31	117.796,83	737.780,14
4.1.7	[0014.2.7] O2. Tronson 3.5 - UAT CALAFAT	113.497,48	21.564,52	135.062,00
4.1.8	[0014.2.8] O2. Tronson 4.1 - UAT CIUPERCENII NOI	67.431,31	12.811,95	80.243,26
4.1.9	[0014.2.9] O2. Tronson 4.2 - UAT CIUPERCENII NOI	1.855.127,09	352.474,15	2.207.601,24
4.1.10	[0014.2.10] O2. Tronson 4.3 - UAT CIUPERCENII NOI	620.996,53	117.989,34	738.985,87
4.1.11	[0014.2.11] O2. Tronson 4.4 - UAT CIUPERCENII NOI	2.322.579,22	441.290,05	2.763.869,27
4.1.12	[0014.2.12] O2. Tronson 5 - UAT DESA	4.951.035,15	940.696,68	5.891.731,83
4.1.13	[0014.2.13] O2. Tronson 6.1 - UAT POIANA MARE	1.047.171,58	198.962,60	1.246.134,18
4.1.14	[0014.2.14] O2. Tronson 6.2 - UAT POIANA MARE	1.054.400,31	200.336,06	1.254.736,37
4.1.15	[0014.2.15] O2. Tronson 7.1 - UAT PISCU VECHI	165.369,59	31.420,22	196.789,81
4.1.16	[0014.2.16] O2. Tronson 7.2 - UAT PISCU VECHI	2.299.898,70	436.980,75	2.736.879,45
4.1.17	[0014.2.17] O2. Tronson 7.3 - UAT PISCU VECHI	29.057,22	5.520,87	34.578,09
4.1.18	[0014.2.18] O2. Tronson 7.4 - UAT PISCU VECHI	63.541,42	12.072,87	75.614,29
4.1.19	[0014.2.19] O2. Tronson 8.1 - UAT GHIDICI	791.490,21	150.383,14	941.873,35
4.1.20	[0014.2.20] O2. Tronson 8.2 - UAT GHIDICI	14.385,11	2.733,17	17.118,28
4.1.21	[0014.2.21] O2. Tronson 8.3 - UAT GHIDICI	1.381.380,66	262.462,33	1.643.842,99
4.1.22	[0014.2.22] O2. Tronson 8.4 - UAT GHIDICI	917.403,81	174.306,72	1.091.710,53
4.1.23	[0014.2.23] O2. Tronson 9 - UAT RAST	2.402.444,53	456.464,46	2.858.908,99
4.1.24	[0014.2.24] O2. Tronson 10 - UAT NEGOI	951.992,25	180.878,53	1.132.870,78
4.1.25	[0014.2.25] O2. Tronson 11 - UAT CATANE	903.594,38	171.682,93	1.075.277,31
4.1.26	[0014.2.26] O2. Tronson 12 - UAT BISTRET	3.473.087,25	659.886,58	4.132.973,83
4.1.27	[0014.2.27] O2. Tronson 13 - UAT CARNA	2.173.286,28	412.924,39	2.586.210,67
4.1.28	[0014.2.28] O2. Tronson 14 - UAT MACESU DE JOS	662.448,38	125.865,19	788.313,57
4.1.29	[0014.2.29] O2. Tronson 15.1 - UAT GIGHERA	4.802.260,77	912.429,55	5.714.690,32
4.1.30	[0014.2.30] O2. Tronson 15.2 - UAT GIGHERA	60.483,12	11.491,79	71.974,91
4.1.31	[0014.2.31] O2. Tronson 15.3 - UAT GIGHERA	7.152,32	1.358,94	8.511,26
4.1.32	[0014.2.32] O2. Tronson 15.4 - UAT GIGHERA	161.455,07	30.676,46	192.131,53
4.1.33	[0014.2.33] O2. Tronson 16.1 - UAT OSTROVENI	3.104.922,03	589.935,19	3.694.857,22
4.1.34	[0014.2.34] O2. Tronson 16.2 - UAT OSTROVENI	71.013,60	13.492,58	84.506,18

DEVIZUL OBIECTULUI: Obiectul 2 - Traseu cicloturistic amplasat pe raza judetului Dolj

1	2	3	4	5
4.1.35	[0014.2.35] O2. Tronson 16.3 - UAT OSTROVENI	513.313,24	97.529,52	610.842,76
4.1.36	[0014.2.36] O2. Tronson 16.4 - UAT OSTROVENI	1.828.075,64	347.334,37	2.175.410,01
4.1.37	[0014.2.37] O2. Tronson 16.5 - UAT OSTROVENI	689.813,38	131.064,54	820.877,92
4.1.38	[0014.2.38] O2. Tronson 17.1 - UAT BECHET	505.157,20	95.979,87	601.137,07
4.1.39	[0014.2.39] O2. Tronson 17.2 - UAT BECHET	206.655,74	39.264,59	245.920,33
4.1.40	[0014.2.40] O2. Tronson 17.3 - UAT BECHET	559.508,96	106.306,70	665.815,66
4.1.41	[0014.2.41] O2. Tronson 18 - UAT CALARASI	3.529.811,96	670.664,27	4.200.476,23
4.1.42	[0014.2.42] O2. Tronson 19 - UAT DABULENI	3.203.265,17	608.620,38	3.811.885,55
4.1.43	[0014.2.43] O2. Zone de odihna DOLJ 6,8x8,8 m	1.156.867,59	219.804,84	1.376.672,43
4.1.44	[0014.2.44] O2. Zone de odihna DOLJ 6x2 m	133.659,70	25.395,34	159.055,04
4.1.45	[0014.2.45] O2. Zone de camping DOLJ	324.574,15	61.669,09	386.243,24
	TOTAL I - subcap. 4.1	**62.802.310,38**	**11.932.438,95**	**74.734.749,33**
4.2	**Montaj utilaje, echipamente tehnologice si functionale**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
	TOTAL II - subcap. 4.2	**0,00**	**0,00**	**0,00**
4.3	**Utilaje, echipamente tehnologice si functionale care necesita montaj**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
4.4	**Utilaje, echipamente tehnologice si functionale care nu necesita montaj si echipamente de transport**	**204.665,30**	**38.886,40**	**243.551,70**
4.4.1	[0014.2] O2. Lista dotari DOLJ - Zone de odihna 6,8x8,8 m	126.650,70	24.063,63	150.714,33
4.4.2	[0014.2] O2. Lista dotari DOLJ - Zone de odihna 6x2 m	14.400,00	2.736,00	17.136,00
4.4.3	[0014.2] O2. Lista dotari DOLJ - Zona de camping	63.614,60	12.086,77	75.701,37
4.5	**Dotari**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
4.6	**Active necorporale**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
	TOTAL III - subcap. 4.3+4.4+4.5+4.6	**204.665,30**	**38.886,40**	**243.551,70**
Total deviz pe obiect (TOTAL I + TOTAL II + TOTAL III)		**63.006.975,68**	**11.971.325,35**	**74.978.301,03**

Beneficiar,
UAT DOLJ,
UAT MEHEDINTI,
UAT OLT

Proiectant,

S.C. Gebes Mproject S.R.L.
ing. Anton Constantin

OBIECTIV: Traseu EuroVelo 6 Mehedinti - Dolj - Olt - Obiectul 2 - Traseu cicloturistic amplasat pe raza judetului Dolj
Beneficiar: U.A.T. DOLJ, MEHEDINTI, OLT
Proiectant: S.C. GEBES MPROJECT S.R.L.

S.C. GEBES MPROJECT S.R.L IASI
Sat Paun, Comuna Barnova, Strada Colina Paunului, Nr 35E
C.U.I 33227191, J22/906/2014
Telefon: 0747/853.390 E-mail: office.gebes@yahoo.com
Faza: S.F.

F1 - CENTRALIZATORUL cheltuielilor pe obiectiv

Nr. cap./ subcap. deviz general	Denumirea capitolelor de cheltuieli	Valoarea cheltuielilor pe obiect (exclusiv TVA)	Din care: C+M
		lei	lei
1	2	3	4
1.2	Amenajarea terenului	0,00	0,00
1.3	Amenajari pentru protectia mediului si aducerea terenului la starea initiala	0,00	0,00
1.4	Cheltuieli pentru relocarea/protectia utilitatilor	0,00	0,00
2	Realizarea utilităților necesare obiectivului	0,00	0,00
3.5	Proiectare	4.350.085,15	0,00
3.5.1	Tema de proiectare	0,00	0,00
3.5.2	Studiu de prefezabilitate	0,00	0,00
3.5.3	Studiu de fezabilitate/documentatie de avizare a lucrarilor de interventii si deviz general	1.844.841,00	0,00
3.5.4	Documentatiile tehnice necesare in vederea obtinerii avizelor/acordurilor/autorizatiilor	300.000,00	0,00
3.5.4.1	Documentatii necesare pentru obtinerea Certificatelor de Urbanism	150.000,00	0,00
3.5.4.2	Documentatii necesare pentru obtinerea avizelor/acordurilor/autorizatiilor/ prevazute in certificatul de urbanism	150.000,00	0,00
3.5.5	Verificarea tehnica de calitate a proiectului tehnic si a detaliilor de executie	315.034,88	0,00
3.5.6	Proiect tehnic si detalii de executie	1.890.209,27	0,00
4	Investiția de bază	63.006.975,68	62.802.310,38
4.1.1	Obiectul 2 - Traseu cicloturistic amplasat pe raza judetului Dolj	63.006.975,68	62.802.310,38
5.1	Organizare de santier	400.000,00	280.000,00
5.1.1	Lucrari de constructii si instalatii aferente organizarii de santier	280.000,00	280.000,00
5.1.2	Cheltuieli conexe organizarii santierului	120.000,00	0,00
6.2	Probe tehnologice si teste	0,00	0,00
TOTAL VALOARE (exclusiv TVA)		67.757.060,83	63.082.310,38
TVA 19 %		12.873.841,53	11.985.638,95
TOTAL VALOARE (inclusiv TVA)		80.630.902,36	75.067.949,33

Beneficiar,
UAT DOLJ,
UAT MEHEDINTI,
UAT OLT

Proiectant,

S.C. Gebes Mproject S.R.L.
ing. Anton Constantin

OBIECTIV: Traseu EuroVelo 6 Mehedinti - Dolj - Olt - Obiectul 2 - Traseu cicloturistic amplasat pe raza judetului Dolj

OBIECTUL: Obiectul 2 - Traseu cicloturistic amplasat pe raza judetului Dolj

Beneficiar: U.A.T. DOLJ, MEHEDINTI, OLT

Proiectant: S.C. GEBES MPROJECT S.R.L.

S.C. GEBES MPROJECT S.R.L IASI
Sat Paun, Comuna Barnova, Strada Colina Paunului, Nr 35E
C.U.I 33227191, J22/906/2014
Telefon: 0747/853.390 E-mail: office.gebes@yahoo.com

Faza: S.F.

F2 - CENTRALIZATORUL
cheltuielilor pe obiect si categorii de lucrari

Obiectul Obiectul 2 - Traseu cicloturistic amplasat pe raza judetului Dolj

Nr. cap./ subcap. deviz general	Cheltuieli pe categoria de lucrari	Valoare (exclusiv TVA)
		lei
1	2	3
	I. Lucrari de constructii si instalatii	
4.1	Constructii si instalatii	62.802.310,38
4.1.1	[0014.2] Obiectul 2 - Traseu cicloturistic amplasat pe raza judetului Dolj	62.802.310,38
4.1.1.1	[0014.2.1] O2. Tronson 1 - UAT CETATE	5.064.595,37
4.1.1.2	[0014.2.2] O2. Tronson 2 - UAT MAGLAVIT	4.055.579,35
4.1.1.3	[0014.2.3] O2. Tronson 3.1 - UAT CALAFAT	1.591.432,95
4.1.1.4	[0014.2.4] O2. Tronson 3.2 - UAT CALAFAT	2.282.325,76
4.1.1.5	[0014.2.5] O2. Tronson 3.3 - UAT CALAFAT	68.785,54
4.1.1.6	[0014.2.6] O2. Tronson 3.4 - UAT CALAFAT	619.983,31
4.1.1.7	[0014.2.7] O2. Tronson 3.5 - UAT CALAFAT	113.497,48
4.1.1.8	[0014.2.8] O2. Tronson 4.1 - UAT CIUPERCENII NOI	67.431,31
4.1.1.9	[0014.2.9] O2. Tronson 4.2 - UAT CIUPERCENII NOI	1.855.127,09
4.1.1.10	[0014.2.10] O2. Tronson 4.3 - UAT CIUPERCENII NOI	620.996,53
4.1.1.11	[0014.2.11] O2. Tronson 4.4 - UAT CIUPERCENII NOI	2.322.579,22
4.1.1.12	[0014.2.12] O2. Tronson 5 - UAT DESA	4.951.035,15
4.1.1.13	[0014.2.13] O2. Tronson 6.1 - UAT POIANA MARE	1.047.171,58
4.1.1.14	[0014.2.14] O2. Tronson 6.2 - UAT POIANA MARE	1.054.400,31
4.1.1.15	[0014.2.15] O2. Tronson 7.1 - UAT PISCU VECHI	165.369,59
4.1.1.16	[0014.2.16] O2. Tronson 7.2 - UAT PISCU VECHI	2.299.898,70
4.1.1.17	[0014.2.17] O2. Tronson 7.3 - UAT PISCU VECHI	29.057,22
4.1.1.18	[0014.2.18] O2. Tronson 7.4 - UAT PISCU VECHI	63.541,42
4.1.1.19	[0014.2.19] O2. Tronson 8.1 - UAT GHIDICI	791.490,21
4.1.1.20	[0014.2.20] O2. Tronson 8.2 - UAT GHIDICI	14.385,11
4.1.1.21	[0014.2.21] O2. Tronson 8.3 - UAT GHIDICI	1.381.380,66
4.1.1.22	[0014.2.22] O2. Tronson 8.4 - UAT GHIDICI	917.403,81
4.1.1.23	[0014.2.23] O2. Tronson 9 - UAT RAST	2.402.444,53
4.1.1.24	[0014.2.24] O2. Tronson 10 - UAT NEGOI	951.992,25
4.1.1.25	[0014.2.25] O2. Tronson 11 - UAT CATANE	903.594,38
4.1.1.26	[0014.2.26] O2. Tronson 12 - UAT BISTRET	3.473.087,25
4.1.1.27	[0014.2.27] O2. Tronson 13 - UAT CARNA	2.173.286,28
4.1.1.28	[0014.2.28] O2. Tronson 14 - UAT MACESU DE JOS	662.448,38
4.1.1.29	[0014.2.29] O2. Tronson 15.1 - UAT GIGHERA	4.802.260,77
4.1.1.30	[0014.2.30] O2. Tronson 15.2 - UAT GIGHERA	60.483,12
4.1.1.31	[0014.2.31] O2. Tronson 15.3 - UAT GIGHERA	7.152,32
4.1.1.32	[0014.2.32] O2. Tronson 15.4 - UAT GIGHERA	161.455,07
4.1.1.33	[0014.2.33] O2. Tronson 16.1 - UAT OSTROVENI	3.104.922,03
4.1.1.34	[0014.2.34] O2. Tronson 16.2 - UAT OSTROVENI	71.013,60
4.1.1.35	[0014.2.35] O2. Tronson 16.3 - UAT OSTROVENI	513.313,24

1	2	3
4.1.1.36	[0014.2.36] O2. Tronson 16.4 - UAT OSTROVENI	1.828.075,64
4.1.1.37	[0014.2.37] O2. Tronson 16.5 - UAT OSTROVENI	689.813,38
4.1.1.38	[0014.2.38] O2. Tronson 17.1 - UAT BECHET	505.157,20
4.1.1.39	[0014.2.39] O2. Tronson 17.2 - UAT BECHET	206.655,74
4.1.1.40	[0014.2.40] O2. Tronson 17.3 - UAT BECHET	559.508,96
4.1.1.41	[0014.2.41] O2. Tronson 18 - UAT CALARASI	3.529.811,96
4.1.1.42	[0014.2.42] O2. Tronson 19 - UAT DABULENI	3.203.265,17
4.1.1.43	[0014.2.43] O2. Zone de odihna DOLJ 6,8x8,8 m	1.156.867,59
4.1.1.44	[0014.2.44] O2. Zone de odihna DOLJ 6x2 m	133.659,70
4.1.1.45	[0014.2.45] O2. Zone de camping DOLJ	324.574,15
	TOTAL I	**62.802.310,38**
	II. Montaj utilaje si echipamente tehnologice	
4.2	Montaj utilaje, echipamente tehnologice si functionale	0,00
	TOTAL II	**0,00**
	III. Procurare	
4.3	Utilaje, echipamente tehnologice si functionale care necesita montaj	0,00
4.4	Utilaje, echipamente tehnologice si functionale care nu necesita montaj si echipamente de transport	204.665,30
4.4.1	[0014.2] Obiectul 2 - Traseu cicloturistic amplasat pe raza judetului Dolj	204.665,30
4.4.1.1	[0014.2] O2. Lista dotari DOLJ - Zone de odihna 6,8x8,8 m	126.650,70
4.4.1.2	[0014.2] O2. Lista dotari DOLJ - Zone de odihna 6x2 m	14.400,00
4.4.1.3	[0014.2] O2. Lista dotari DOLJ - Zona de camping	63.614,60
4.5	Dotari	0,00
4.6	Active necorporale	0,00
	TOTAL III	**204.665,30**
	IV. Probe tehnologice si teste	
6.2	Probe tehnologice si teste	0,00
	TOTAL IV	**0,00**
TOTAL VALOARE (exclusiv TVA):		**63.006.975,68**
TVA 19%:		**11.971.325,35**
TOTAL VALOARE:		**74.978.301,03**

Beneficiar,
UAT DOLJ,
UAT MEHEDINTI,
UAT OLT

Proiectant,

S.C. Gebes Mproject S.R.L.
ing. Anton Constantin

Anexa nr. 3 la Hotărârea Consiliului Județean Dolj nr. _____/_____

Indicatorii tehnico-economici aferenți obiectivului de investiții „**TRASEU EUROVELO 6 MEHEDINȚI – DOLJ – OLT**” și respectiv pentru „**TRASEU EUROVELO 6 MEHEDINTI - DOLJ – OLT,** OBIECT 2 **TRASEU CICLOTURISTIC AMPLASAT PE RAZA JUDEȚULUI DOLJ**”

Indicatori maximali, respectiv valoarea totală a obiectului de investiții, exprimată în lei, cu TVA şi, respectiv, fără TVA, din care constructii-montaj (C+M), în conformitate cu devizul general:

Valoarea totală a obiectivului de investiții TRASEU EUROVELO 6 MEHEDINȚI - DOLJ – OLT – 146.918.124,21 lei, fără TVA, respectiv **174.683.956,32 lei,** TVA inclus,
din care construcții-montaj (C+M) – 120.333.152,64 lei, fără TVA, respectiv 143.196.451, 61 lei, TVA inclus.

Valoarea totală a obiectivului de investiții TRASEU EUROVELO 6 MEHEDINTI - DOLJ – OLT OBIECT 2 TRASEU CICLOTURISTIC AMPLASAT PE RAZA JUDEȚULUI DOLJ – **79.932.835,19 lei, fără TVA,** respectiv **95.042.167,19 lei, TVA inclus**,
din care construcții-montaj (C+M) – 63.082.310,38 lei, fără TVA, respectiv, 75.067.949,33 lei, TVA inclus.

Indicatori minimali - elemente fizice/capacități fizice care să indice atingerea țintei obiectivului de investiții:

TRASEU EUROVELO 6 MEHEDINȚI - DOLJ – OLT

Nr. crt.	Denumire indicator	Valoare totală
1.	Lungime traseu cicloturistic [km]	356,838
2.	Pasarele cicliști [buc.]	7
3.	Zone de odihnă [buc.]	22
4.	Zone de campare [buc.]	1

TRASEU EUROVELO 6 MEHEDINȚI - DOLJ – OLT OBIECT 2 TRASEU CICLOTURISTIC AMPLASAT PE RAZA JUDEȚULUI DOLJ

Nr. crt.	*Denumire indicator*	*Obiect 2 - Jud. Dolj*
1.	*Lungime traseu cicloturistic [km]*	*185,503*
2.	*Pasarele cicliști [buc.]*	*1*
3.	*Zone de odihnă [buc.]*	*11*
4.	*Zone de campare [buc.]*	*1*

Durata estimată de execuție a obiectivului de investiţii, exprimată în luni:

TRASEU EUROVELO 6 MEHEDINȚI - DOLJ – OLT:
Durata estimată de realizare a investiției este de 6 luni calendaristice.
Durata de realizare a proiectului tehnic este de 2 luni.

TRASEU EUROVELO 6 MEHEDINȚI - DOLJ – OLT, OBIECT 2 TRASEU CICLOTURISTIC AMPLASAT PE RAZA JUDEȚULUI DOLJ:
Durata estimată de realizare a investiției este de 6 luni calendaristice.
Durata de realizare a proiectului tehnic este de 2 luni.