

**BENEFICIAR,  
COMUNA PAUSESTI, JUDEȚUL VÂLCEA  
STRADA PRINCIPALA, NR.81  
TEL/FAX: 0250.774.060 / 0250.774.053  
E-MAIL: pausesti\_otasau@vl.e-adm.ro  
NR. 3188/26.04.2022**

## **NOTĂ CONCEPTUALĂ**

**Obiect: " Reabilitare Ulita sateasca Surlicai" , in comuna Pausesti, judetul Valcea**

---

***FOAIE DE PREZENTARE***

---

DENUMIREA LUCRĂRII

**" REABILITARE ULITA SATEASCA  
SURLICAI" , IN COMUNA PAUSESTI,  
JUDETUL VALCEA**

LOCALITATEA ÎN CARE  
ESTE AMPLASAT  
OBIECTIVUL

Comuna Pausesti, județul Vâlcea

BENEFICIAR

Comuna Pausesti, județul Vâlcea

---

---

## NOTĂ CONCEPTUALĂ

---

### 1. Informații generale privind obiectivul de investiții propus

➤ *Denumirea obiectivului de investiții*

**“ REABILITARE ULITA SATEASCA SURLICAI” , IN COMUNA  
PAUSESTI, JUDETUL VALCEA**

➤ *Ordonator principal de credite/investitor*

Comuna Pausesti, județul Vâlcea

➤ *Ordonator de credite (secundar/terțiar)*

Comuna Pausesti, județul Vâlcea

➤ *Beneficiarul investiției*

Comuna Pausesti, județul Vâlcea

### 2. Necesitatea și oportunitatea obiectivului de investiții propus

➤ *Scurtă prezentare::*

Comuna Pausesti este asezata in centrul judetului Valcea, in regiunea subcarpatica a Olteniei, la 30 de km distanta de municipiul Ramnicu Valcea, 4 km distanta de Govora si la 20 de km distanta de orasul Horezu si este strabatuta de raul Otasau, afluent al Bistritei Oltene, care izvoreste din masivul Capatanii, muntele Buila, traversand localitatea de la Nord la Sud. Comuna Pausesti se invecineaza la nord cu localitatile Pietrari si Stoenesti, la sud cu localitatea Francesti, la est cu localitatea Baile Govora si la vest cu localitatea Tomsani.

Comuna se intinde pe o lungime de 10 km si o latime de 12 km.. Este asezata pe DJ 646 B care face legatura intre DN 67 Ramnicu Valcea – Targu Jiu si DJ 646 A Babeni – Horezu. DJ 646 B impreuna cu drumul comunal DC126 Pausesti – Baile Gobora asigura traseul turistic statiunea Baile Govora – Manastirea Surupatele si Manastirea Dintr-un Lemn. Starea de viabilitate a sistemului rutier existent nu asigura conditii de siguranta si securitate a circulatiei rutiere si nu mai asigura capacitatea portanta necesara traficului existent.

Cresterea atat a intensitatii traficului rutier si a greutatii pe osii precum si a agresivitatii autovehiculelor datorata starii proaste a suprafetei de rulare (dese franari – accelerari), constituie factori agravanti in procesul de degradare a sistemului rutier care cumulati cu actiunea factorilor climatici vor conduce in mod accelerat la cedarea sistemelor rutiere.

Se asigura cu dificultate si cu durata mare de timp accesul vehiculelor de urgente medicale si accesul altor vehicule de interventie (pompieri, deparari retea electrica etc.).

Toate cele prezentate in mod succint mai sus, duc la degradarea in mod constant a vietii sociale, pun in pericol asigurarea sanatatii comunitatii, alimentatiei si confortul locuitorilor din zona.

Necesitatea lucrarilor propuse, este argumentata de starea tehnica actuala a drumurilor si de conditiile de circulatie actuale si de perspectiva.

Imbunatatirea si dezvoltarea infrastructurii de transport, sunt prioritati ale Planului National de Dezvoltare, care prezinta sectorul de transport regional ca fiind unul din sectoarele principale pentru dezvoltarea socio- economica a Romaniei.

Se impune deci luarea unor masuri privind sporirea capacitatii portante, asigurarea scurgerii apelor in bune conditiiuni, prevederea unei semnalizari rutiere in conformitate cu normele in vigoare, amenajarea intersectiilor cu retelele rutiere intersectate, amenajarea acceselor la proprietati si modernizarea lucrarilor de scurgere a apelor catre canalizarea existenta.

a) număr estimat de utilizatori :

Nu se poate estima exact, locuitorii comunei Pausesti, precum și persoanele care dețin terenuri agricole/alte terenuri în zonă, vizitatori.

b) durata minimă de funcționare, apreciată corespunzător destinației/funcțiilor propuse :

Conform prevederilor Normativului privind administrarea, exploatarea, întreținerea și repararea drumurilor publice AND 554, durata normală de funcționare (inițială sau între două reparații capitale) se estimează la minim:

- 8 ani pentru drumuri comunale, după această perioadă punându-se un tratament sau un covor;

Documentația tehnico-economică se va realiza în conformitate cu Legea nr.10/1995 privind calitatea în construcții, O.G. nr.43/1997 privind regimul juridic al drumurilor aprobată prin Legea 82/1998, iar soluțiile tehnice proiectate vor fi în conformitate cu Ordinul Ministerului Transporturilor 45/1998 pentru aprobarea Normelor tehnice privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor, cu prevederile Ordinului M.T. nr. 50/27.01.1998 pentru aprobarea Normelor tehnice privind proiectarea și realizarea drumurilor comunale, și cu celelalte reglementări tehnice în vigoare.

○ ***efectul pozitiv previzionat prin realizarea obiectivului de investiții;***

Aceste drumuri, după reabilitare, vor asigura condiții optime de circulație pe o infrastructură rutieră modernă, asigurând legătura locuitorilor cu drumurile naționale/judetene ce tranzitează comuna.

○ ***impactul negativ previzionat în cazul nerealizării obiectivului de investiții.***

Lipsa unui sistem rutier și a unui sistem de colectare și evacuare a apelor pluviale vor conduce la degradarea căilor de acces.

Datorită viiturilor mari cauzate de precipitațiilor abundente și scurgerilor de pe versanți care produc eroziunea malurilor afectând terasamentele drumurilor și a suprafețelor de rulare.

➤ *Prezentarea obiectivelor de investiții propuse, în vederea justificării necesității realizării obiectivului de investiții propus*

Lipsa unui sistem de colectare și evacuare a apelor pluviale provenite de pe versanți și lipsa unui sistem rutier impermeabil, suprastructura drumului a fost distrusă prin apariția unor ravene pronunțate traficul auto devenind imposibil.

Aceste drumuri, după reabilitare, vor asigura condiții optime de circulație pe o infrastructură rutieră modernă, asigurând legătura locuitorilor cu drumurile naționale/judetene ce tranzitează comuna.

Starea de viabilitate a sistemului rutier existent nu asigură condiții de siguranță și securitate a circulației rutiere și nu mai asigură capacitatea portantă necesară traficului existent.

## **Drumurile necesare modernizării sunt:**

### 1. Ulita sateasca "Surlicai" – L=500m

*Existența, după caz, a unei strategii, a unui master plan ori a unor planuri similare, aprobate prin acte normative, în cadrul cărora se poate încadra obiectivul de investiții propus*

Zonele rurale și urbane din România prezintă o importanță deosebită din punct de vedere economic, social și cultural. Dezvoltarea durabilă a acestora este indispensabilă în procesul de îmbunătățire a condițiilor existente și a serviciilor de bază, prin dezvoltarea infrastructurii și a unui cadru legislativ favorabil acestora.

În conformitate cu reglementările cuprinse în Planul de amenajare a teritoriului național, Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice și alte autorități publice derulează diverse programe de investiții în infrastructura locală cu caracteristici diferite privind eligibilitatea, finanțarea, decontarea și monitorizarea acestora.

- *Existența, după caz, a unor acorduri internaționale ale statului care obligă partea română la realizarea obiectivului de investiții*

Nu este cazul

- *Obiective generale, preconizate a fi atinse prin realizarea investiției*

Aceste drumuri, după reabilitare, vor asigura condiții optime de circulație pe o infrastructură rutieră modernă, asigurând legătura locuitorilor cu drumurile nationale/judetene ce tranzitează comuna.

Starea de viabilitate a sistemului rutier existent nu asigura conditii de siguranta si securitate a circulatiei rutiere si nu mai asigura capacitatea portanta necesara traficului existent.

Cresterea atat a intensitatii traficului rutier si a greutatii pe osii precum si a agresivitatii autovehiculelor datorata starii proaste a suprafetei de rulare (dese franari – accelerari), constituie factori agravanti in procesul de degradare a sistemului rutier care cumulati cu actiunea factorilor climatici vor conduce in mod accelerat la cedarea sistemelor rutiere.

Se asigura cu dificultate si cu durata mare de timp accesul vehiculelor de urgente medicale si accesul altor vehicule de interventie (pompieri, depanari retea electrica etc.).

Toate cele prezentate in mod succint mai sus, duc la degradarea in mod constant a vietii sociale, pun in pericol asigurarea sanatatii comunitatii, alimentatiei si confortul locuitorilor din zona.

Necesitatea lucrarilor propuse, este in primul rand argumentata de starea tehnica actuala a drumurilor si de conditiile de circulatie actuale si de perspectiva.

Îmbunătățirea și dezvoltarea infrastructurii de transport, sunt prioritati ale Planului National de Dezvoltare, care prezinta sectorul de transport regional ca fiind unul din sectoarele principale pentru dezvoltarea socio- economica a Romaniei.

Prin refacerea drumurilor, traficul care va fi preluat de pe strazile existente deja modernizate (traficul normal) va beneficia de conditii superioare de circulatie, conditii care se vor concretiza intr-o serie de avantaje sociale si economice, precum:

- Îmbunătățirea accesului localnicilor la proprietăți;
- Ameliorarea in conformitate cu standardele in vigoare a conditiilor de viata ale locuitorilor si ale activitatilor productive desfasurate in zona localitatilor si eliminarea starii de stres;
- Îmbunătățirea accesibilitatii si mobilitatii populatiei, bunurilor si serviciilor, care va stimula o dezvoltare economica durabila;
- crearea de noi locuri de munca pe perioada executiei lucrarilor;

Îmbunătățirea suprafeței drumurilor studiate, va avea impact deosebit de favorabil intrucat se vor realiza urmatoarele deziderate:

- realizarea unui confort sporit pentru participantii la trafic ;
- sporirea sigurantei circulatiei;
- reducerea semnificativa a poluarii mediului prin reducerea noxelor si a zgomotului;
- conditiile de rulare corespunzatoare reduc uzura mijloacelor de transport si degradarea acestora.

### **Concluzie:**

Lucrările propuse a se executa pe aceste drumuri, vor conduce la îmbunătățirea condițiilor de circulație și a fluenței traficului și vor influența benefic zona atât din punct de vedere ambient cât și din punct de vedere socio-economic.

### **3. Estimarea suportabilității investiției publice**

- *Estimarea cheltuielilor pentru execuția obiectivului de investiții,*  
*Conform DEVIZULUI GENERAL ESTIMATIV - anexat*

#### 4. Informații privind regimul juridic, economic și tehnic al terenului al construcției existente

Ulita sateasca "Surlicai" numar inventar 968379000

#### 5. Particularități ale amplasamentelor propuse pentru realizarea obiectivului de investiții

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

Drumul din comuna Pausesti, județul Vâlcea, propus pentru modernizare este:

Ulita sateasca "Surlicai" lungime 500m, latime 6m, suprafata 3000mp, teren intravilan

Comuna Pausesti se invecineaza la nord cu localitatile Pietrari si Stoenesti, la sud cu localitatea Francesti, la est cu localitatea Baile Govora si la vest cu localitatea Tomsani.

- *relațiile cu zone învecinate, accesuri existente și/sau căi de acces posibile*

Localitățile învecinate sunt:

- La Nord – Comunele Pietrari si Stoenesti
- La Sud – Comuna Francesti
- La Est – Baile Govora
- La Vest – Comuna Tomsani

- *surse de poluare existente în zonă :*

Se vor identifica si se va ține cont de prevederile Acordului de mediu.

- *particularități de relief*

Din punct de vedere geomorfic, perimetrul apartine unitatii Subcarpatii Getici, mai exact Subcarpatii Valcii, subunitatea Dealurile Govorei. Relieful are un caracter deluros, zona studiata este situata in valea raului Otasau. Stratul de baza este format din depozite de varsta Miocena – Pliocen inferioara, respectiv in lunca raului Otasau, de depozite recente. Litologia predominanta a stratelor de baza este argila, marna cenusie, cu intercalatii de conglomerate, nisipuri, tufuri, nisipuri si gresii. Stratul de baza este acoperit de cuvertura formata de diferite procese gravitationale (deluvii, coluvii) si fluviale (aluvioni).

*Clima* este continentală cu unele influențe de nuanță submediteraneană, caracteristică pentru Podișul Getic, cu veri călduroase și relativ uscate și ierni reci, cu viscole și frecvente perioade de încălzire. Temperatura medie anuală este de + 10°C; în luna ianuarie media este de - 2,4°C, iar în iulie se ajunge la 21,9°C.

Ca încadrare climaterica, teritoriul administrativ al comunei Pausesti se afla la limita dintre tipul climatic II si III conform hartii de zonare a teritoriului Romaniei cuprinsa in STAS 1709/1-90. Adancimea de inghet este de aprox. 70 cm (pamanturi tip P5) fata de cota terenului (conf.STAS 1709-1-90).

##### *Date seismologice*

Din punct de vedere seismic, zona studiată are accelerația terenului  $a_g = 0,20$  g având intervalul mediu de recurență  $IMR = 225$  ani și perioada de colț,  $T_c = 0,7$  conform Normativului P100-1/2013.

##### *Încadrarea în zone de risc*

Conform Lege nr. 575/2002, secțiunea V din P.A.T.N. – Planului de Amenajare al Teritoriului Național, Zone de risc, în conformitate cu anexele la lege, comuna Pausesti nu este înscris.

În conformitate cu NP 074/2014, categoria geotehnică a amplasamentului este: 2, cu risc geotehnic moderat.

- nivel de echipare tehnică-edilitară al zonei și posibilități de asigurare a utilităților :  
Rețelele existente nu sunt afectate.

- *existența unor eventuale rețele edilitare în amplasament care ar necesita relocare/protejare, în măsura în care pot fi identificate:*

În această etapă nu s-au identificat rețele edilitare în amplasament care ar necesita relocare/protejare. Se va ține cont de prevederile avizelor de specialitate prevăzute în certificatul de urbanism.

De asemenea, dacă în perioada execuției lucrărilor vor fi identificate anumite rețele (care nu erau cuprinse în avize și/sau nu sunt îngropate la adâncimile minime prescrise de normativele în vigoare), ele vor fi protejate sau relocate prin sarcina deținătorului de rețele, după ce se analizează situația împreună cu factorii implicați în derularea investiției.

- *posibile obligații de servitute : Nu este cazul*
- *condiționări constructive determinate de starea tehnică și de sistemul constructiv al unor construcții existente în amplasament, asupra cărora se vor face lucrări de intervenții, după caz :*

Lucrările se vor desfășura pe platforma drumurilor existente, pe suprafețele de teren aferente.

- *reglementări urbanistice aplicabile zonei conform documentațiilor de urbanism aprobate - plan urbanistic general/plan urbanistic zonal și regulamentul local de urbanism aferent :*  
Planurile urbanistice generale ale comunei Pausești și ale localităților aparținătoare.
- *existența de monumente istorice/de arhitectură sau situri arheologice pe amplasament sau în zona imediat învecinată; existența condiționărilor specifice în cazul existenței unor zone protejate sau de protecție : NU este cazul*

## **6. Descrierea succintă a obiectivului de investiții propus, din punct de vedere tehnic și funcțional**

Starea de viabilitate a sistemului rutier existent nu asigură condiții de siguranță și securitate a circulației rutiere și nu mai asigură capacitatea portanță necesară traficului existent.

Cresterea atât a intensității traficului rutier și a greutății pe osii precum și a agresivității autovehiculelor datorată stării proaste a suprafeței de rulare (dese frânări – accelerări), constituie factori agravanți în procesul de degradare a sistemului rutier care cumulați cu acțiunea factorilor climatici vor conduce în mod accelerat la cedarea sistemelor rutiere.

Se asigură cu dificultate și cu durată mare de timp accesul vehiculelor de urgență medicale și accesul altor vehicule de intervenție (pompieri, depanări rețea electrică etc.).

Toate cele prezentate în mod succint mai sus, duc la degradarea în mod constant a vieții sociale, pun în pericol asigurarea sănătății comunității, alimentației și confortul locuitorilor din zonă.

Necesitatea lucrărilor propuse, este argumentată de starea tehnică actuală a drumurilor și de condițiile de circulație actuale și de perspectivă.

Se impune deci luarea unor masuri privind sporirea capacitatii portante, asigurarea scurgerii apelor in bune conditiiuni, prevederea unei semnalizari rutiere în conformitate cu normele in vigoare, amenajarea intersectiilor cu retelele rutiere intersectate, amenajarea acceselor la proprietati si modernizarea lucrarilor de scurgere a apelor catre canalizarea existenta.

### **Cu privire la traseul în plan**

Caracteristicile geometrice ale traseului in plan ofera conditii pentru realizarea lucrarilor de modernizare a drumului, prin suprapunere pe traseul existent, cu respectarea prevederilor STAS 863-85.

### **Cu privire la profilul în lung**

Profilul longitudinal al drumului existente nu pune probleme deosebite, permitând proiectarea liniei rosii astfel incat sa fie urmarita niveleta existenta, cu respectarea pasului de proiectare corespunzator vitezei de proiectare impuse de traseul in plan.

### **Cu privire la elementele în profil transversal**

Avand in vedere ca in prezent drumul nu prezinta un profil transversal corespunzator prevederilor normelor in vigoare se impune adoptarea unui profil transversal tip corespunzator normelor si spatiului disponibil in amplasament.

### **Deformabilitatea și stabilitatea sistemului rutier**

Procesul de degradare a structurii rutiere se manifesta, in mod frecvent, prin aparitia unor deformatii permanente, sub forma de denivelari si fagase longitudinale, care influenteaza planeitatea suprafetei de rulare.

### **Cu privire la scurgerea apelor; șanțuri și rigole; podețe**

Zona drumului, incluzand lucrarile de terasamente si celelalte constructii rutiere, este expusa actiunii permanente a apei. Infiltrarea si acumularea apei in corpul drumurilor, provoaca scaderea capacitatii portante si degradarea, inevitabila, in timp, a structurii rutiere.

Apa care actioneaza asupra terasamentelor si a celorlaltor constructii rutiere provine din precipitatiile atmosferice, prin apele siroite pe suprafata carosabila.

### **Siguranța în exploatare**

Garantia sigurantei in exploatare o constituie adoptarea in proiect a unor solutii modeme, care sa tina cont de particularitatile drumurilor.

Siguranta in exploatare este obiectivul prioritar al administratorului, de aceasta depinzand intreaga activitate legata de circulatia pe strazile publice.

Siguranta in exploatare depinde nu numai de standardul si de calitatea suprafetei de rulare ci si de lucrarile conexe, de modul de amenajare a intersectiilor, de functionarea sistemelor de scurgere a apelor, de semnalizari, de marcaje, si de toate celelalte masuri intreprinse pentru siguranta si desfasurarea normala a traficului.

### **Clasificarea tehnică a drumurilor**

Conform OMT nr. 1296/2017 - Ordin pentru aprobarea Normelor privind incadrarea in categorii a drumurilor, sectoarele studiate se încadrează ca drum de clasa tehnica V (cu lățime a paltformei redusă).



### **Date de trafic**

Traficul desfășurat pe aceste drumuri se înscrie în clasa de trafic UȘOR. Traficul constă în mijloace de transport alcătuite din autoturisme, autoutilitare cu sarcină de până la 10 to și alte vehicule pentru deservirea obiectivelor din zonă.

### **Situația existentă a rețelelor de utilități**

În amplasamentul lucrării au fost identificate utilități fiind necesară obținerea de avize în conformitate cu Certificatul de urbanism, pentru identificarea și evitarea afectării acestora.

În urma obținerii avizelor de la deținători de utilități, se vor avea în vedere recomandările acestora, dacă este cazul.

Lucrările de construcție vor fi proiectate astfel încât să nu fie afectate rețelele de utilități previzionate să fie construite în zonă.

### **Categoria de importanță a lucrării**

Lucrarea ce face obiectul prezentului proiect se încadrează în categoria „C”- Construcții de importanță normală- în conformitate cu HGR nr.766/1997 „Regulament privind stabilirea categoriei de importanță a construcțiilor și cu „Metodologie de stabilire a categoriei de importanță a construcțiilor”, elaborate de INCERC, laborator SCB-BAP în aprilie 1996.

## **7. Justificarea necesității elaborării:**

*Toate fazele de elaborare a documentațiilor tehnice sunt reglementate de HG 907/2016, cu respectarea legii 10/1995 actualizată și legii 50/1991 actualizată*

Data

.../.../.....

Întocmit,

**Primar,**

**AVAN CATALIN**