

HOTĂRÂRE

privind aprobarea documentației tehnico - economice, faza „Studiu de fezabilitate”, pentru obiectivul de investiții „Refacere pod pe DJ 676 H Măldăreștii de Sus (DN 65 C) – Culele Măldărești – DN 67, km.2+200”, comuna Măldărești, județul Vâlcea

Consiliul Județean Vâlcea, întrunit în ședința ordinară din data de februarie 2011, la care participă un număr de consilieri județeni din totalul de 32 în funcție;

Având în vedere Expunerea de motive a Președintelui Consiliului Județean Vâlcea, înregistrată la nr.1467 din 3 februarie 2011;

Luând în considerare Raportul de specialitate al Direcției Tehnice, înregistrat la nr.1468 din 3 februarie 2011, precum și avizele comisiilor de specialitate;

În conformitate cu prevederile art.91 alin.(3), lit."f" și art 126 din Legea administrației publice locale nr.215/2001, republicată, cu modificările și completările ulterioare, coroborate cu cele ale art.44 alin.(1) din Legea nr.273/2006, privind finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare;

În temeiul art.97 din Legea administrației publice locale nr.215/2001, republicată, cu modificările și completările ulterioare

HOTĂRĂȘTE:

Art.1 Se aprobă documentația tehnico – economică, faza „Studiu de fezabilitate”, pentru obiectivul de investiții „Refacere pod pe DJ 676 H Măldăreștii de Sus (DN 65 C) – Culele Măldărești – DN 67, km.2+200”, comuna Măldărești, județul Vâlcea, ai cărui indicatori tehnico - economici sunt prevăzuți în anexa care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art.2 Secretarul Județului Vâlcea va comunica, prin Compartimentul Cancelarie, prezenta hotărâre Direcției Economice, Direcției Tehnice, precum și Instituției Prefectului – Județul Vâlcea, în vederea aducerii la îndeplinire a prevederilor ei, și va asigura publicarea acesteia pe site-ul Consiliului Județean Vâlcea și în Monitorul Oficial al Județului Vâlcea.

Prezenta hotărâre a fost adoptată cu respectarea prevederilor art.97 din Legea administrației publice locale, nr.215/2001, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu un număr de voturi pentru, voturi împotriva șiabțineri.

PREȘEDINTE,


Ion CILEA

**AVIZAT PENTRU LEGALITATE
SECRETAR AL JUDEȚULUI,**


Constantin DIRINEA

**AVIZAT
DIRECTOR EXECUTIV**


Bogdan LĂSTUN

Râmnicu Vâlcea,
Nr. _____ din _____ 2011
MF/1 ex.

**INDICATORII TEHNICO – ECONOMICI AI OBIECTIVULUI DE
INVESTIȚII: : „Refacere pod pe D.J. 676H Măldăreștii de Sus (DN65C) -
Culele Măldărești - DN67, km. 2+200”, comuna Măldărești, județul Vâlcea**

TITULAR: CONSILIUL JUDEȚEAN VÂLCEA

BENEFICIAR: CONSILIUL JUDEȚEAN VÂLCEA

PROIECTANT: S.C. MID INSTALL 2003 SRL Pitești

FAZA DE PROIECTARE: STUDIU DE FEZABILITATE

AMPLASAMENT: pe D.J. 676H Măldăreștii de Sus (DN65C) - Culele
Măldărești - DN67, km. 2+200, comuna Măldărești, județul
Vâlcea

INDICATORI TEHNICO - ECONOMICI:

Valoarea totală a investiției (inclusiv TVA):	mii lei	2124,41
(prețuri valabile la 16.12.2010)		
(1 euro=4,2878 lei)	mii euro	497,99
din care: construcții-montaj:	mii lei	1763,85
	mii euro	411,37

EȘALONAREA INVESTIȚIEI (INV/C+M):

Anul I	mii lei	mii euro
Valoarea totală a investiției:	1062.205	248.995
din care construcții-montaj:	881.925	205.685
Anul II		
Valoarea totală a investiției:	1062.205	248.995
din care construcții- montaj:	881.925	205.685

CAPACITĂȚI FIZICE:

POD:

-lungime pod	57.50 m
-număr deschideri	3 deschideri
-grinzi prefabricate L=18.00 m	15 buc
-parte carosabilă	5.00 m
-trotuar dreapta	1.25 m
-lungime trotuar	57.50 m
-lungime rampe de racordare	2 x 3.00 m
-apărări de maluri cu saltele și gabioane – 50 ml amonte și 50 ml aval	

DRUM TEHNOLOGIC:


Lungime - 121 m
Platformă - 4.00 m

DURATA DE REALIZARE A INVESTIȚIEI : 15 luni

*Anexa cuprinzând indicatorii tehnico-economici nu se publică, fiind clasificată conform legii.

FINANȚAREA INVESTIȚIEI:

Finanțarea investiției se va face din bugetul propriu al județului, de la bugetul de stat (din fondul de rezervă bugetară la dispoziția Guvernului, fondul de intervenție la dispoziția Guvernului) și din alte surse legal constituite, potrivit legii.

PREȘEDINTE ,

Ion Cîlea

EXPUNERE DE MOTIVE

la proiectul de hotărâre privind aprobarea documentației tehnico-economice, pentru obiectivul de investiții: „Refacere pod pe D.J. 676H Măldăreștii de Sus (DN65C) - Culele Măldărești - DN67, km. 2+200”, comuna Măldărești, județul Vâlcea, faza “Studiu de fezabilitate”

În “Lista provizorie de dotări independente și alte cheltuieli de investiții pe anul 2011, cu finanțare parțială sau integrală de la bugetul local, ce vor fi prevăzute în anexa la bugetul propriu al Județului Vâlcea, aprobat pe anul 2011”, capitolul 84 Transporturi - Alte cheltuieli de investiții, punctul c) Cheltuieli pentru elaborarea studiilor de fezabilitate, a studiilor de fezabilitate, a proiectelor și a altor studii aferente investițiilor, este inclus și obiectivul de investiții: „Refacere pod pe D.J. 676H Măldăreștii de Sus (DN65C) - Culele Măldărești - DN67, km. 2+200”, comuna Măldărești, județul Vâlcea, cu suma de 62.000 lei pentru elaborarea documentației tehnico-economice, faza “Studiu de fezabilitate”.

Drumul județean D.J. 676H Măldăreștii de Sus (DN65C) - Culele Măldărești - DN67 asigură cel mai rapid acces din DN 65C Limită județ Dolj-Bălcești-Dăiești-Horezu (DN67), cât și din DN 67 Limită județ Gorj-Horezu-Râmnicu Vâlcea (Varianta Sud) – Goranu (DN7), către comuna Măldărești, el asigurând și accesul la „Culele Măldărești”, obiectiv muzeistic de importanță națională.

Amplasamentul podului de la km. 2+200 este delimitat la nord și în partea de sud de pârâul Luncavaț, iar în partea de est și de vest de drumul județean 676H.

Precipitațiile abundente căzute în ultima perioadă au determinat creșterea volumului apelor colectate de pe versanți care au condus la mărirea debitului colectat pe pârâul Luncavaț, depășind cu mult cotele de atenție.

Podul cu suprastructură din lemn, aflat pe DJ 676H la km. 2+200, a fost grav avariat, punându-se în pericol siguranța circulației și putând duce chiar la întreruperea totală a circulației, dacă nu se iau, în regim de urgență, măsuri de refacere a podului.

În prezent starea tehnică a podului existent este următoarea:

- suprastructura podului este formată din bârne de lemn, iar infrastructura este alcătuită din 3 pile și 4 culei, realizate din beton ciclopian.

- delimitarea carosabilului pe pod este realizată prin pozarea parapetului din lemn de tip ușor și nu există delimitat spațiul pentru trotuarele pietonale, pietonii folosesc la traversarea podului, carosabilul drumului.
- podul nu are parapeți de siguranță sau borduri înalte pentru separarea traficului auto de cel pietonal.
- starea generală a podului este nesatisfăcătoare pentru trecerea la clasa E de încărcare;
- lățimea actuală a carosabilului este insuficientă pentru clasa IV de exploatare a drumului județean;
- lipsa măsurilor de siguranță pentru separarea traficului auto de traficul de persoane pe trotuare și lipsa continuității trotuarelor pe acostamentele drumului;
- instabilitatea apărărilor de mal și a elevațiilor pilelor și culeelor realizate din beton simplu care supuse afuerilor locale și generale ale apelor râului Luncavăț pune în pericol stabilitatea întregului pod;
- lipsa lucrărilor de amenajare a malurilor permite dezvoltarea vegetației arboricole în exces;
- lipsa parapetului sau a bordurilor de limitare a traficului rutier;
- lipsa detaliilor pentru asigurarea scurgerii apelor pluviale de pe suprastructura podului și lipsa detaliilor de acoperire de rost dintre tablier și zidurile de gardă la culei;
- lipsa aparatelor de reazem și a măsurilor de protecție antiseismică;
- lipsa indicatoarelor cu privire la restricțiile de tonaj și viteză și restricții cu privire la sarcina maximă admisă pe actualul pod;
- lipsa unui sistem rutier pe suprastructura podului .

În aceste condiții, construcția unui pod definitiv din beton armat devine o prioritate pentru județul Vâlcea și respectiv, pentru localitatea Măldărești, necesitatea și oportunitatea fiind evidentă.

Pentru realizarea acestui obiectiv de investiții au fost întocmite studiul geotehnic, de către SC BEFAC SRL Rm. Vâlcea, iar expertiza tehnică și documentația tehnico-economică, faza "Studiu de fezabilitate", de către S.C . MID INSTALL 2003 SRL Pitești.

Ținând cont de recomandările expertizei tehnice, documentația tehnico-economică, faza "Studiu de fezabilitate", elaborată pentru obiectivul de investiții: „Refacere pod pe D.J. 676H Măldăreștii de Sus (DN65C) - Culele Măldărești - DN67, km. 2+200”, comuna Măldărești, județul Vâlcea, faza "Studiu de fezabilitate", de către proiectantul S.C. MID INSTALL 2003 SRL Pitești, propune 3 scenarii de realizare a podului, după cum urmează:

Scenariul 1: constă din execuția de lucrări de reparație și consolidare a infrastructurii existente și realizarea unei suprastructuri noi alcatuită astfel încât să corespundă infrastructurii reabilitate.

Scenariul 2: constă în realizarea unei lucrări noi, după demolarea infrastructurii existente. Lucrările noi constau în realizarea unei suprastructuri noi rezemată pe pile și culei fundate pe coloane. Suprastructura este alcatuită din grinzi prefabricate din beton armat cu corzi aderente, cu lungimea de 18,00 și placă de suprabetonare din beton armat. S-a luat în considerare fundarea indirectă pe piloni forajați de diametru mare ($\Phi 1,08\text{m}$) cu lungime de 10,00 m

solidarizați cu radier din beton armat, realizați în teren de fundare cu capacitate portantă corespunzătoare, care nu implică lucrări de îmbunătățire.

Scenariul 3: constă în realizarea unei lucrări noi, după demolarea infrastructurii existente. Lucrările noi constau în realizarea unei suprastructuri noi rezemată pe pile și culei fundate direct. Suprastructura este alcătuită din grinzi prefabricate din beton armat cu corzi aderente, cu lungimea de 18,00 și placă de suprabetonare din beton armat. S-a luat în considerare fundarea directă pe blocuri de beton armat realizate în teren de fundare cu capacitate portantă corespunzătoare, care nu implică lucrări de îmbunătățire.

SCENARIUL RECOMANDAT DE CĂTRE ELABORATOR:

În urma analizării celor trei variante, precum și a studierii soluțiilor propuse ținând cont de studiile întocmite (studiul topografic, studiu geotehnic și studiul hidraulic) și de natura infrastructurii existente se constată că soluția 1 este nefezabilă, având în vedere starea avansată de degradare în care se găsește infrastructura existentă, precum și faptul că nu se cunosc date despre execuția ei (atât anul execuției, cât și materialele din care a fost construită). Astfel, soluția de reabilitare a pilelor și culeilor existente ar presupune lucrări complicate din punct de vedere tehnologic, iar rezultatul nu ar fi o infrastructură care să reziste în timp. În plus, în urma calculelor hidraulice se constată, pe baza debitelor puse la dispoziție de Administrația Bazinală de Ape Olt, că podul este subdimensionat ca lungime, iar prezența celor două pile în albia minoră influențează în mod negativ scurgerea apei. În partea stângă, rambleul drumului intră pe o porțiune de aprox. 15 m în albia majoră, ceea ce face ca el să fie supus unor afuieri și subspălări considerabile, ce ar necesita protecție suplimentară pe acea zonă.

Celelalte două variante (2 și 3) diferă doar din perspectiva tipului de fundație. Din studiul geotehnic se observă prezența stratului de marnă aproape de suprafață, astfel încât devine evident avantajul fundației directe.

În concluzie, scenariul recomandat este scenariul 3.

AVANTAJELE SCENARIULUI RECOMANDAT:

- un cost al investiției mai mic decât scenariul 2.
- un impact asupra mediului considerabil mai mic, prin lucrările propuse.
- durata de funcționare mult mai mare decât în cazul scenariului 1.
- cel mai redus timp de execuție dintre toate cele 3 scenarii.

Scenariul 3- recomandat, prevede următoarele:

Podul are lungimea totală de 57.50 m și tablier cu trei deschideri de 18.00 m. Platforma podului are 6.75 m lățime, din care o parte carosabilă de 5,00 m, cu trotuar pe partea dreaptă de 1,25 m.

INFRASTRUCTURA :

Infrastructura podului se va funda direct, în startul de marnă, la o adâncime de 2.50 m față de nivelul minim al talvegului.

Rezemarea suprastructurii pe culei și pe pile se face prin intermediul aparatelor de reazem din neopren, amplasate pe cuzineți.

Pe spatele culeelor si pe interiorul zidurilor întoarse se va aplica o izolație hidrofugă din suspensie de bitum filerizat.

Drenul se va executa din piatră brută, prevăzut cu material filtrante, cu rol de filtru invers. Apele colectate in rigola drenului se vor evacua in afara culeelor, prin intermediul barbacanelor din țevă tip PVC=M Φ 90 mm, montate in elevația culeelor.

Elevația culeelor si pilelor se va executa din beton armat de greutate, cu riglă din beton armat la partea superioară.

Pe riglă au fost prevăzuți cuzineți din beton armat pe care se vor monta aparatele de reazem din neopren.

Fundațiile si elevațiile infrastructurilor se vor executa din beton armat C20/25, iar cuzineții din beton C25/30.

SUPRASTRUCTURA

Podul are lungimea totală de 57.50 m si tablier cu trei deschideri de 18.00 m.

Suprastructura va fi alcatuită din 15 grinzi prefabricate din beton armat cu corzi aderente, cu lungimea de 18.00 m, înalțimea de 0.93 m si placă de suprabetonare cu grosimea de 12-18 cm, executată din beton armat C35/45.

În profil transversal, placa de suprabetonare se va executa cu panta de 2,5%, în acoperiș. La marginile podului, placa de suprabetonare a fost prevăzută cu lise pentru montarea parapetilor metalici pietonali si parapetului tip greu, pe partea fără trotuar.

Hidroizolația

Hidroizolația s-a prevăzut a fi realizată prin aplicarea de membrane autoaderente.

Protecția hidroizolației se va realiza din mortar asfaltic in grosime de 2 cm. Pentru a se evita pătrunderea apei pluviale la suprastructură, la marginea carosabilului și a trotuarelor au fost prevăzute umpluturi cu mastic de etanșare.

Straturile căii

Corespunzător căii se propune soluția de BAP 16, in două straturi, 2x4 cm, cel din urmă reprezentând uzura.

Echipamente

La limita părții carosabile s-au prevăzut parapeti de siguranță din beton armat. Pentru asigurarea deplasărilor, s-au prevăzut rosturi de dilatație de tip etans, numai pe culei, care pot asigura un suflu maxim de 30 mm. Pe pile, placa de suprabetonare se continuă reducându-se astfel numărul de dispozitive de rost. Atât la limita tablierului pe culei, cât și pe zidul de gardă la culei se vor face amenajări necesare montării rosturilor de dilatație.

Zona podului se va semnaliza corespunzător, atât pe vertical, prin indicatoare rutiere de atenționare și avertizare, cât și pe orizontală, prin marcaje vizibile pe timp de zi și noapte.

Racordarea cu terasamentele

Racordarea cu terasamentele se realizeaza prin intermediul zidurilor întoarse și al zidurilor din gabioane. Trecerea de la mediul rigid de pe pod la mediul elastic de pe rampe se va face prin intermediul plăcilor de racordare.

Rampele podului vor avea următoarea structură rutieră :

- strat de uzura BA16 - 4 cm
- strat de BAD25 - 5 cm
- balast stabilizat cu ciment - 20 cm
- fundatie balast - 15 cm

Urmare celor prezentate, supunem aprobării Consiliului Județean Vâlcea, documentația tehnico-economică, faza "Studiu de fezabilitate", elaborată pentru obiectivul de investiții: „Refacere pod pe D.J. 676H Măldăreștii de Sus (DN65C) - Culele Măldărești - DN67, km. 2+200”, comuna Măldărești, județul Vâlcea, de către proiectantul S.C. MID INSTALL 2003 SRL Pitești, după cum urmează:

TITULAR: CONSILIUL JUDEȚEAN VÂLCEA

BENEFICIAR: CONSILIUL JUDEȚEAN VÂLCEA

PROIECTANT: S.C. MID INSTALL 2003 SRL Pitești

FAZA DE PROIECTARE: STUDIU DE FEZABILITATE

AMPLASAMENT: pe D.J. 676H Măldăreștii de Sus (DN65C) - Culele Măldărești - DN67, km. 2+200, comuna Măldărești, județul Vâlcea

INDICATORI TEHNICO - ECONOMICI:

Valoarea totală a investiției (inclusiv TVA):	mii lei	2124,41
(prețuri valabile la 16.12.2010)		
(1 euro=4,2878 lei)	mii euro	497,99
din care: construcții-montaj:	mii lei	1763,85
	mii euro	411,37

EȘALONAREA INVESTIȚIEI (INV/C+M):

Anul I	mii lei	mii euro
Valoarea totală a investiției:	1062.205	248.995
din care construcții-montaj:	881.925	205.685
Anul II		
Valoarea totală a investiției:	1062.205	248.995
din care construcții- montaj:	881.925	205.685

CAPACITĂȚI FIZICE:

POD:	
-lungime pod	57.50 m
-număr deschideri	3 deschideri

-grinzi prefabricate L=18.00 m	15 buc
-parte carosabilă	5.00 m
-trotuar dreapta	1.25 m
-lungime trotuar	57.50 m
-lungime rampe de racordare	2 x 3.00 m
-apărări de maluri cu saltele si gabioane – 50 ml amonte si 50 ml aval	

DRUM TEHNOLOGIC:

Lungime - 121 m

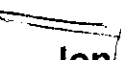
Platformă - 4.00 m

DURATA DE REALIZARE A INVESTIȚIEI : 15 luni

*Anexa cuprinzând indicatorii tehnico-economici nu se publică, fiind clasificată conform legii.

FINANȚAREA INVESTIȚIEI:

Finanțarea investiției se va face din bugetul propriu al județului, de la bugetul de stat (din fondul de rezervă bugetară la dispoziția Guvernului, fondul de intervenție la dispoziția Guvernului) și din alte surse legal constituite, potrivit legii.

PREȘEDINTE

Ion Cilea
 CONSILIUL
 JUDEȚEAN
 ALBŢEA

RAPORT DE SPECIALITATE

la proiectul de hotărâre privind aprobarea documentației tehnico-economice pentru obiectivul de investiții: „Refacere pod pe D.J. 676H Măldăreștii de Sus (DN65C) - Culele Măldărești - DN67, km. 2+200”, comuna Măldărești, județul Vâlcea, faza “Studiu de fezabilitate”

Prin expunerea de motive alăturată, se propune adoptarea proiectului de hotărâre privind aprobarea documentației tehnico – economice, faza “Studiu de fezabilitate” pentru obiectivul de investiții: „Refacere pod pe D.J. 676H Măldăreștii de Sus (DN65C) - Culele Măldărești - DN67, km. 2+200”, comuna Măldărești, județul Vâlcea, faza “Studiu de fezabilitate”.

Obiectivul de investiții a fost cuprins în “Lista provizorie de dotări independente și alte cheltuieli de investiții pe anul 2011, cu finanțare parțială sau integrală de la bugetul local, ce vor fi prevăzute în anexa la bugetul propriu al județului Vâlcea, aprobat pe anul 2011”, capitolul 84 - Transporturi - Alte cheltuieli de investiții, punctul c) Cheltuieli pentru elaborarea studiilor de fezabilitate, a studiilor de fezabilitate, a proiectelor și a altor studii aferente investițiilor.

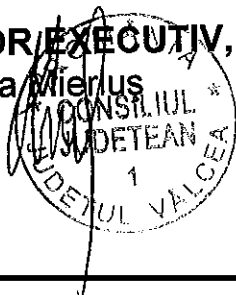
În conformitate cu prevederile art.44 alin.(1) din Legea nr.273/2006, privind finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare, documentațiile tehnico-economice precum și notele de fundamentare privind celelalte cheltuieli de investiții cuprinse în poziția globală alte cheltuieli de investiții, elaborate și avizate potrivit dispozițiilor legale, se aprobă de ordonatorii principali de credite, cu informarea imediată a autorităților deliberative.

De asemenea, potrivit art. 126 din Legea administrației publice locale nr. 215/2001, republicată “lucrările de construcții și reparații de interes public, finanțate din bugetele comunelor, orașelor sau județelor, se execută numai pe baza unor documentații tehnico-economice avizate sau aprobate, după caz, de consiliul local sau de consiliul județean și numai în baza unei licitații publice, în limitele și în condițiile prevăzute de lege”.

Urmare celor menționate mai sus, propunerea este în conformitate cu prevederile legale.

DIRECTOR EXECUTIV,
Florea Mierus

PR/PR/2ex



SERVICIUL INFRASTRUCTURĂ
DRUMURI ȘI PODURI, PROIECTARE
Rodica Pistol

Signature of Rodica Pistol.