

**HOTĂRÂRE**

**privind aprobarea documentației tehnico - economice,  
faza „documentație de avizare a lucrărilor de intervenții” pentru lucrarea  
„Întreținere periodică poduri pe DJ 654 Valea Cheii – Cheia – Mănăstirea  
Pahomie, km.6+650, km.8+250, km.9+400, județul Vâlcea”**

Consiliul Județean Vâlcea, întrunit în ședința ordinară din data de \_\_\_\_\_ 2012, 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.15.466 din 13 decembrie 2012;

Luând în considerare Raportul de specialitate al Direcției Tehnice, înregistrat la nr.15.467 din 13 decembrie 2012, 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 „documentație de avizare a lucrărilor de intervenții” pentru lucrarea „Întreținere periodică poduri pe DJ 654 Valea Cheii – Cheia – Mănăstirea Pahomie, km.6+650, km.8+250, km.9+400, județul Vâlcea”, ai cărei 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 și ... abțineri.*

**PREȘEDINTE,**

  
**Ion CÎLEA**

**AVIZAT PENTRU LEGALITATE  
SECRETAR AL JUDEȚULUI,**

  
**Constantin DIRINEA**

**AVIZAT  
DIRECTOR EXECUTIV,**

**Bogdan LĂSTUN**

**Râmnicu Vâlcea,**  
**Nr. \_\_\_\_\_ din \_\_\_\_\_ 2012**  
MMR./1 ex.

ROMÂNIA  
CONSILIUL JUDEȚEAN VÂLCEA  
PREȘEDINTE

Anexa la Hotărârea nr. \_\_\_\_  
din \_\_\_\_\_

### INDICATORII TEHNICO – ECONOMICI AI LUCRĂRII :

„Întreținere periodică poduri pe DJ 654 Valea Cheii – Cheia - Mănăstirea Pahomie, km. 6+650, km 8+250, km 9+400, județul Vâlcea”

TITULAR: CONSILIUL JUDEȚEAN VÂLCEA

BENEFICIAR: JUDEȚUL VÂLCEA prin CONSILIUL JUDEȚEAN VÂLCEA

PROIECTANT: S.C. GLOBAL SERVICE PROIECT S.R.L București,

FAZA DE PROIECTARE: DOCUMENTAȚIE DE AVIZARE A LUCRĂRILOR DE INTERVENȚII

AMPLASAMENT: în județul Vâlcea, pe DJ 654 Valea Cheii – Cheia - Mănăstirea Pahomie, km. 6+650, km 8+250, km 9+400,

#### INDICATORI TEHNICO - ECONOMICI:

Valoarea totală a investiției ( inclusiv TVA): mii lei 1699,19  
(prețuri valabile la 26.06.2012)

(1 euro=4,4652 lei) mii euro 384,31

din care: construcții-montaj: mii lei 1437,47

mii euro 324,23

#### CAPACITĂȚI FIZICE:

##### POD KM 6+650:

- lungime pod – 28.84 m
- număr deschideri – 1 deschidere de 18.60 m
- parte carosabilă – 5.80 m
- trotuare – fără

**POD KM 8+250:**

- lungime pod – 30.54 m
- număr deschideri – 1 deschidere de 18.50 m
- parte carosabilă – 5.25 m
- trotuare – fără

**POD KM 9+400:**

- lungime pod – 26.44 m
- număr deschideri – 2 deschideri de 9.52 m
- parte carosabilă – 5.25 m
- trotuare – fără

**DURATA DE REALIZARE A INVESTIȚIEI : 6 luni**

**FINANȚAREA INVESTIȚIEI:**

Finanțarea obiectivului de investiții se va face din bugetul propriu al județului și din alte surse legal constituite conform programului de investiții aprobat, potrivit legii.

**PREȘEDINTE,**



**Ion Cîlea**

## EXPUNERE DE MOTIVE

**la proiectul de hotărâre privind aprobarea documentației tehnico-economice, faza “documentație de avizare a lucrărilor de intervenții” pentru lucrarea: „Întreținere periodică poduri pe DJ 654 Valea Cheii – Cheia - Mânăstirea Pahomie, km. 6+650, km 8+250, km 9+400, județul Vâlcea”**

Podurile se află pe drumul județean DJ 654 ce face legătura dintre Schitul lezer și localitatea componentă Cheia, între km 6+650, km 8+250 și km 9+400 pe raza teritoriului administrativ al Județului Vâlcea.

Podurile traversează valea cursului de apă Cheia și fac legătura între Schitul lezer și localitatea componentă Cheia, aparținând de orașul Băile Olănești.

Situată la poalele masivului Buila și în apropierea schiturilor lezer, Pahomie și Pătrunsa, localitatea reprezintă un punct de plecare pentru excursiile montane.

Schitul lezer se află la o distanță de 5 kilometri nord de localitatea componentă Cheia și la aproximativ 13 kilometri de șoseaua Râmnicu Vâlcea - Băile Olănești. Schitul este situat la nord de localitatea componentă Cheia, pe valea cu același nume, în apropiere de orașul Băile Olănești.

Podurile propuse pentru intervenții se înscriu în sistemul rutier al localității, în sensul ordinului Ministerului Transporturilor nr. 50/1998, prioritatea în modernizare decurgând funcțional, în principal din:

- întinderea și densitatea zonelor de locuit existente;
- necesitatea și posibilitatea reducerii unor puncte de conflict;

### **1. Pod km 6+650**

Lungimea totală a podului ce urmează a fi reparat este de 28,84 m și este alcătuit dintr-o singură deschidere de 18,60 m.

Suprastructura podului este formată din 2 grinzi din beton armat, simplu rezemate, pe o deschidere de 18,60 m lungime și au o înălțime de 1,40 m. Acestea sunt legate între ele prin intermediul unei plăci din beton armat la partea superioară și antretoaze din beton armat. Infrastructura este alcătuită din două culei din beton armat de tip masiv, fundate direct.

Podul este amplasat pe un drum județean având clasa tehnică IV. Podul este în curbă, iar rampa are o înclinație de 1,7% și traversează albia cursului de apă Cheia.

## **2. Pod km 8+250**

Lungimea totală a podului ce urmează a fi reparat este de 30,54 m și este alcătuit dintr-o singură deschidere de 18,50 m.

Suprastructura podului este formată din 2 grinzi din beton armat, simplu rezemate, pe o deschidere de 18,50 m lungime și au o înălțime de 1,40 m. Acestea sunt legate între ele prin intermediul unei plăci din beton armat la partea superioară și antretoaze din beton armat. Infrastructura este alcătuită din două culei din beton armat de tip masiv, fondate direct.

Podul este amplasat pe un drum județean având clasa tehnică IV. Podul este în aliniament, iar rampa are o înclinație de 2,0% și traversează albia cursului de apă Cheia.

## **3. Pod km 9+400**

Lungimea totală a podului ce urmează a fi reparat este de 26,44 m și este alcătuit din două deschideri de câte 9,52 m.

Suprastructura podului este formată din 2 grinzi din beton armat simplu rezemate, pe o deschidere de 21,40 m lungime și au o înălțime de 0,80 m. Acestea sunt legate între ele prin intermediul unei plăci din beton armat la partea superioară și antretoaze din beton armat. Infrastructura este alcătuită din două culei și o pilă din beton armat de tip masiv, fondate direct.

Podul este amplasat pe un drum județean având clasa tehnică IV. Podul este în aliniament, iar rampa are o înclinație de 1% și traversează albia cursului de apă Cheia.

Proiectul propus se încadrează în obiectivul general al programului Consiliului Județean Vâlcea care vizează sprijinirea și promovarea unei dezvoltări economice și sociale echilibrate a tuturor regiunilor prin îmbunătățirea infrastructurii și a mediului de afaceri.

### **Descrierea situației existente și concluziile raportului de expertiză tehnică:**

Podurile se află pe drumul județean DJ 654 ce face legătura dintre Schitul lezer și localitatea componentă Cheia, între km 6+650 și km 9+400 pe raza teritoriului administrativ a orașului Băile Olănești.

## **1. Pod km 6+650**

Carosabilul podului este delimitat de existența unui parapet din beton pe partea stângă și printr-un parapet deformabil din metal pe partea dreaptă a podului pe direcția de mers, localitatea componentă Cheia - Schitul lezer. Racordările cu rampele de acces sunt realizate cu sferturi de con.

Podul nu este prevăzut în momentul de față cu trotuare pietonale.

Pentru stabilirea stării tehnice a podului au fost analizate elementele constructive ale acestuia prin observații și măsurători, determinându-se defectele și degradările care au apărut de la darea în exploatare.

Cu ocazia vizitelor în teren s-au constatat degradări majore la nivelul infrastructurii și suprastructurii care pot duce la întreruperea circulației pe pod.

În plus, pe porțiuni mari, parapetul din beton de ciment este fisurat și deplasat, ceea ce face ca traversarea podului de către pietoni și vehicule să fie foarte periculoasă.

În urma observațiilor directe efectuate, a fotografiilor și a măsurătorilor și verificărilor precum și studierea documentelor din arhivă, stabilirea stării tehnice a podului și întocmirea releveului, au rezultat următoarele:

- suprastructura este alcatuită din grinzi continui din beton armat, pe o singură deschidere. Grinzile prezintă urme de infiltrații și eflorescențe, iar în unele locuri prezintă zone pe care betonul de acoperire a armăturilor a cazut. Se văd armăturile ruginite.

- antretoazele și placa carosabilă prezintă eflorescențe și urme de infiltrații;

- culea C1 are betonul pe fața vazută degradat, cu pete și urme de infiltrații;

- sferturile de con care fac racordarea cu terasamentele la culeea C1 sunt nepereate, degradate;

- nu există lucrări de apărări de maluri, ceea ce a dus la degradarea acestora;

- rampele de acces sunt degradate, cu îmbrăcăminte asfaltică veche. Nu există scări și casiuri;

- calea pe pod este din balast aflat într-o stare avansată de degradare;

- nu există dispozitive de acoperire a rosturilor la culei;

- parapetul din beton armat este degradat și deplasat pe anumite zone;

## **2. Pod km 8+250**

Podul a fost prevăzut cu parapete din beton armat. Racordarea rampelor de acces a fost realizată cu aripi de protecție din zidărie de piatră brută.

Podul nu este prevăzut în momentul de față cu trotuare pietonale.

Pentru stabilirea stării tehnice a podului au fost analizate elementele constructive ale acestuia prin observații și măsurători, determinându-se defectele și degradările care au apărut de la darea în exploatare.

Cu ocazia vizitelor în teren s-au constatat degradări majore la nivelul infrastructurii și suprastructurii care pot duce la întreruperea circulației pe pod.

În plus, pe porțiuni mari, parapetul din beton de ciment este fisurat și deplasat, ceea ce face ca traversarea podului de către pietoni și vehicule să fie foarte periculoasă.

În urma observațiilor directe efectuate, a fotografiilor și a măsurătorilor și verificărilor precum și studierea documentelor din arhivă, stabilirea stării tehnice a podului și întocmirea releveului, au rezultat următoarele:

- suprastructura este alcatuită din grinzi continui din beton armat, pe o singură deschidere. Grinzile prezintă urme de infiltrații și eflorescențe, iar în unele locuri prezintă zone pe care betonul de acoperire a armăturilor a cazut. Se văd armăturile ruginite.

- antretoazele și placa carosabilă prezintă eflorescențe și urme de infiltrații;

- culeile au betonul pe fața vazută degradat, cu pete și urme de infiltrații

- aripile de protecție sunt degradate;

- fundația culeii C2 este afuiată;

- nu există lucrări de apărări de maluri, ceea ce a dus la degradarea acestora;

- rampele de acces sunt degradate, cu îmbrăcăminte asfaltică veche. Nu există scări și casiuri;
- calea pe pod este din balast aflat într-o stare avansată de degradare;
- nu există dispozitive de acoperire a rosturilor la culei;
- parapetul din beton armat este degradat și deplasat pe anumite zone;

### **3. Pod km 9+400**

Podul a fost prevăzut cu parapete din beton armat. Racordarea rampelor de acces a fost realizată cu aripi de protecție din zidărie de piatră brută.

Podul nu este prevăzut în momentul de față cu trotuare pietonale.

Pentru stabilirea stării tehnice a podului au fost analizate elementele constructive ale acestuia prin observații și măsurători, determinându-se defectele și degradările care au apărut de la darea în exploatare.

Cu ocazia vizitelor în teren s-au constatat degradări majore la nivelul infrastructurii și suprastructurii care pot duce la întreruperea circulației pe pod.

În plus, pe porțiuni mari, parapetul din beton de ciment este distrus și deplasat, ceea ce face ca traversarea podului de către pietoni și vehicule să fie foarte periculoasă.

În urma observațiilor directe efectuate, a fotografiilor și a măsurătorilor și verificărilor precum și studierea documentelor din arhivă, stabilirea stării tehnice a podului și întocmirea releveului, au rezultat următoarele:

- grinzile prezintă urme de infiltrații și eflorescențe, iar în unele locuri prezintă zone pe care betonul de acoperire a armăturilor a cazut. Se văd armăturile ruginite.

- antretoazele și placa carosabilă prezintă eflorescențe și urme de infiltrații;

- culeile și pila prezintă pete și urme de infiltrații;

- fundația culeii C2 este afuiată;

- fundația pilei este afuiată;

- aripile de protecție sunt degradate;

- nu există lucrări de apărări de maluri, ceea ce a dus la degradarea acestora;

- rampele de acces sunt degradate, cu îmbrăcăminte asfaltică veche. Nu există scări și casiuri;

- calea pe pod este din balast aflat într-o stare avansată de degradare;

- nu există dispozitive de acoperire a rosturilor la culei;

- parapetul din beton armat este distrus și deplasat pe anumite zone;

- terasamentul din amonte al malului drept este prabușit;

**CONCLUZIE:** Lucrările de întreținere periodică a podurilor se vor realiza cu respectarea normelor și standardelor în vigoare, și cu asigurarea corespunzătoare a semnalizării. Lucrările de întreținere periodică a podurilor vor cuprinde toate tipurile de lucrări prevăzute la indicativul 112 „Întreținerea periodică a podurilor, pasajelor, podețelor și a tunelurilor”, din Nomenclatorul privind lucrările și serviciile aferente drumurilor publice, aprobat prin Ordinul



Ministrului Transporturilor, nr. 346 din 15 mai 2000, în vederea punerii în siguranță a podurilor și asigurării unei comportări corespunzătoare în timp.

### **Scenarii propuse**

Analiza scenariilor propuse prin proiect a fost structurată în funcție de obiectivele urmărite prin prezenta documentație.

#### **1. Pod km 6+650**

##### **Scenariul 1:**

Păstrarea actualei clase de încărcare și realizarea de lucrări de reparații care să asigure gabaritul podului pentru un drum de clasă tehnică IV, după cum urmează:

Suprastructura:

- Desfacerea straturilor căii de pe partea carosabilă;
- Refacerea betonului de pantă de pe suprastructură;
- Refacerea hidroizolației pe pod;
- Refacerea îmbrăcăminții pe pod;
- Montarea dispozitivelor de acoperire a rosturilor de dilatație;
- Înlocuirea parapetului direcțional;
- Înlocuirea gurilor de scurgere;
- Reparare prin torcretare cu betoane speciale;

Infrastructura, racordări cu terasamentele și protecție albie:

- Amenajarea albiei în zona podului;
- Protecția culeei afuiate cu gabioane din piatră pe o distanță de 50 m;
- Curățarea banchetelor de rezemare a culeelor;
- Realizare sferturi de con, scări și casiuri.
- Reparare prin torcretare cu betoane speciale;

##### **Scenariul 2:**

Execuția de lucrări de reparație și consolidare a infrastructurii existente și realizarea unei suprastructuri noi alcătuită astfel încât să corespundă clasei E de încărcare.

Scenariul recomandat de către elaborator:

În urma analizării celor două soluții propuse ținând cont de studiile întocmite și de natura infrastructurii existente se constată că Scenariul 1 reprezintă cea mai bună soluție din punct de vedere al raportului cost – beneficiu.

Avantajele scenariului recomandat:

- un cost al investiției mai mic decât Scenariul 2.
- un impact asupra mediului considerabil mai mic, prin lucrările propuse.
- cel mai redus timp de execuție.

- având în vedere faptul că drumul DJ 654 nu este modernizat în prezent, precum și faptul că traficul este foarte scăzut, Scenariul 1 se pretează mult mai bine la situația existentă.

## **2. Pod km 8+250**

### **Scenariul 1:**

Păstrarea actualei clase de încărcare și realizarea de lucrări de reparații care să asigure gabaritul podului pentru un drum de clasă tehnică IV, după cum urmează:

#### **Suprastructura:**

- Desfacerea straturilor căii de pe partea carosabilă;
- Refacerea betonului de pantă de pe suprastructură;
- Refacerea hidroizolației pe pod;
- Refacerea îmbrăcăminții pe pod;
- Montarea dispozitivelor de acoperire a rosturilor de dilatație;
- Înlocuirea parapetului direcțional;
- Înlocuirea gurilor de scurgere;
- Reparare prin torcretare cu betoane speciale;

#### **Infrastructura, racordări cu terasamentele și protecție albie:**

- Amenajarea albiei în zona podului;
- Protecția culeei C2 cu gabioane din piatră pe o distanță de 50 m;
- Curățarea banchetelor de rezemare a culeelor;
- Realizare sferturi de con, scări și casiuri;
- Reparare prin torcretare cu betoane speciale;

### **Scenariul 2:**

Execuția de lucrări de reparație și consolidare a infrastructurii existente și realizarea unei suprastructuri noi alcătuită astfel încât să corespundă clasei E de încărcare.

#### **Scenariul recomandat de către elaborator:**

În urma analizării celor două soluții propuse ținând cont de studiile întocmite și de natura infrastructurii existente se constată că Scenariul 1 reprezintă cea mai bună soluție din punct de vedere al raportului cost – beneficiu.

#### **Avantajele scenariului recomandat:**

- un cost al investiției mai mic decât Scenariul 2.
- un impact asupra mediului considerabil mai mic, prin lucrările propuse.
- cel mai redus timp de execuție.
- având în vedere faptul că drumul DJ 654 nu este modernizat în prezent, precum și faptul că traficul este foarte scăzut, scenariul 1 se pretează mult mai bine la situația existentă.

### **3. Pod km 9+400**

#### **Scenariul 1:**

Păstrarea actualei clase de încărcare și realizarea de lucrări de reparații care să asigure gabaritul podului pentru un drum de clasă tehnică IV, după cum urmează:

#### **Suprastructura:**

- Desfacerea straturilor căii de pe partea carosabilă;
- Refacerea betonului de pantă de pe suprastructură;
- Refacerea hidroizolației pe pod;
- Refacerea îmbrăcăminții pe pod;
- Montarea dispozitivelor de acoperire a rosturilor de dilatație;
- Înlocuirea parapetului direcțional;
- Înlocuirea gurilor de scurgere;
- Reparare prin torcretare cu betoane speciale;

#### **Infrastructura, racordări cu terasamentele și protecție albie:**

- Amenajarea albiei în zona podului;
- Cămășuire pilă;
- Cămășuire fundație culee C2;
- Zid de sprijin nou mal drept amonte pe 15 m, după care încă 15 m gabioane cu 2,00 m;
- Mal stânga amonte gabioane  $h=2.00$  m pe 50 m lungime;
- Mal dreapta gabioane  $h=2.00$  m pe o lungime de 40 m;
- Curățarea banchetelor de rezemare a culeelor;
- Realizare sferturi de con, scări și casiuri;
- Reparare prin torcretare cu betoane speciale;

#### **Scenariul 2:**

Execuția de lucrări de reparație și consolidare a infrastructurii existente și realizarea unei suprastructuri noi alcătuită astfel încât să corespundă clasei E de încărcare.

#### **Scenariul recomandat de către elaborator:**

În urma analizării celor două soluții propuse ținând cont de studiile întocmite și de natura infrastructurii existente se constată că Scenariul 1 reprezintă cea mai bună soluție din punct de vedere al raportului cost – beneficiu.

#### **Avantajele scenariului recomandat:**

- un cost al investiției mai mic decât Scenariul 2.
- un impact asupra mediului considerabil mai mic, prin lucrările propuse.
- cel mai redus timp de execuție.
- având în vedere faptul că drumul DJ 654 nu este modernizat în prezent, precum și faptul că traficul este foarte scăzut, Scenariul 1 se pretează mult mai bine la situația existentă.

## **Infrastructura podurilor**

Cămășuielele culeilor și repararea fisurilor din elevația lor se vor realiza după cum urmează:

Tratarea microfisurilor cu valori între 0+2mm.

Modul de tratare prevede mai întâi curățarea suprafețelor prin spălare cu apă sub presiune între 8+10 barr sau sablare umedă.

Materialul ce urmează a fi injectat este de tipul rășinii epoxidice cu următoarele proprietăți fizice și mecanice:

- rezistențe mecanice mari ;
- aderență foarte bună și abrazivitate mare ;
- vâscozitate adecvată pentru a pătrunde în cele mai mici spații.

Materialele folosite vor fi:

- materialul de etanșare - pastă epoxidică pentru mătarea fisurilor ;
- materialul de injectare - rășină epoxidică pentru închiderea fisurilor.

Rășinile epoxidice sunt alcătuite din două componente A și B. Se recomandă amestecarea lor separată și introducerea în rezervorul pompei de injectare. Durata de amestecare a celor două componente A și B este de circa 5 min. cu ajutorul unui șpaclu îngust.

## **Suprastructura podurilor**

Suprastructura podurilor va fi alcătuită din grinzile existente ale căror defecte se vor repara după tehnologia prezentată anterior, peste care se va turna un beton de pantă C 16/20, pentru o pantă de 2,0 %.

### *Hidroizolația*

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

Protecția hidroizolației se va realiza din mortar asfaltic (MAT5) în 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.

### *Stratele căii*

Corespunzător căii se propune soluția de beton asfaltic BAP 16, în două straturi, 2 x 4 cm, cel din urmă reprezentând uzura.

### *Echipamente*

La limita părții carosabile s-au prevăzut parapete de siguranță deformabili din metal. Pentru asigurarea deplasărilor, s-au prevăzut rosturi de dilatație de tip etanș pe culei, care pot asigura un suflu maxim de 20mm. Atât la limita tablierului pe culei, cât și pe zidul de garda la culei se vor face amenajări necesare montării rosturilor de dilatație.

Zona podului se va semnaliza corespunzător, atât pe verticală 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 realizează prin intermediul zidurilor întoarse și al sferțurilor de con, pereate cu scări și casiuri. Trecerea de la mediul rigid de pe pod la mediul elastic de pe rampe se va face prin intermediul plăcilor de racordare.

Rampele podurilor vor avea următoarea structura rutieră:

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

În acest sens, a fost întocmită documentația de avizare a lucrărilor de intervenții pentru podurile din beton armat de către SC Global Service Proiect S.R.L București.

Urmare celor prezentate, supunem aprobării Consiliului Județean Vâlcea, documentația tehnico-economică, faza "documentație de avizare a lucrărilor de intervenții", elaborată, pentru lucrarea: „**Întreținere periodică poduri pe DJ 654 Valea Cheii – Cheia - Mănăstirea Pahomie, km. 6+650, km 8+250, km 9+400, județul Vâlcea**” elaborată de către proiectantul S.C. Global Service Proiect S.R.L București, după cum urmează:

TITULAR: CONSILIUL JUDEȚEAN VÂLCEA

BENEFICIAR: JUDEȚUL VÂLCEA prin CONSILIUL JUDEȚEAN VÂLCEA

PROIECTANT: S.C. GLOBAL SERVICE PROIECT S.R.L BUCUREȘTI

FAZA DE PROIECTARE: DOCUMENTAȚIE DE AVIZARE A LUCRĂRILOR DE INTERVENȚII

AMPLASAMENT: în județul Vâlcea pe DJ 654 Valea Cheii – Cheia - Mănăstirea Pahomie, km. 6+650, km 8+250, km 9+400

INDICATORI TEHNICO - ECONOMICI:

Valoarea totală a investiției ( inclusiv TVA):	mii lei	1699,19
(prețuri valabile la 26.06.2012)		
(1 euro=4,4652 lei)	mii euro	384,31
din care: construcții-montaj:	mii lei	1437,47
	mii euro	324,23

CAPACITĂȚI FIZICE:

**POD KM 6+650:**

- lungime pod – 28.84 m
- număr deschideri – 1 deschidere de 18.60 m
- parte carosabilă – 5.80 m
- trotuare – fără

**POD KM 8+250:**

- lungime pod – 30.54 m
- număr deschideri – 1 deschidere de 18.50 m

- parte carosabilă – 5.25 m
- trotuare – fără

**POD KM 9+400:**

- lungime pod – 26.44 m
- număr deschideri – 2 deschideri de 9.52 m
- parte carosabilă – 5.25 m
- trotuare – fără

**DURATA DE REALIZARE A INVESTIȚIEI : 6 luni**

**FINANȚAREA INVESTIȚIEI:**

Finanțarea obiectivului de investiții se va face din bugetul propriu al județului și din alte surse legal constituite conform programului de investiții aprobat, potrivit legii.



CONSILIUL JUDEȚEAN VÂLCEA

Nr 15467 din 13.12 2012

DE ACORD:  
VICEPREȘEDINTE  
Bogdan Pistol



**RAPORT DE SPECIALITATE**

la proiectul de hotărâre privind aprobarea documentației tehnico-economice faza "documentație de avizare a lucrărilor de intervenții" pentru lucrarea: „Întreținere periodică poduri pe DJ 654 Valea Cheii – Cheia - Mănăstirea Pahomie, km. 6+650, km 8+250, km 9+400, județul Vâlcea”

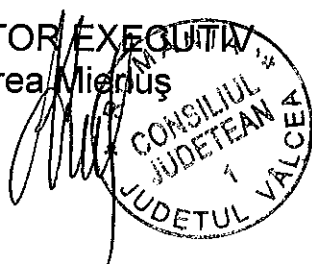
Prin expunerea de motive alăturată, se propune adoptarea proiectului de hotărâre privind aprobarea documentației tehnico – economice, faza "documentație de avizare a lucrărilor de intervenții" pentru lucrarea: „Întreținere poduri pe DJ 654 Valea Cheii – Cheia - Mănăstirea Pahomie, km. 6+650, km 8+250, km 9+400, județul Vâlcea”.

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 Mieruș



SERVICIUL INFRASTRUCTURĂ  
DRUMURI ȘI PODURI, PROIECTARE  
Adrian Todor

