

ROMÂNIA
CONSILIUL JUDEȚEAN VÂLCEA

PROIECT

HOTĂRÂRE
privind aprobarea documentației tehnico - economice
faza “Studiu de fezabilitate”, pentru obiectivul de investiții „Modernizare
DJ 703G – Jiblea – Sălătrucel – Berislăvești – Robaia - Limită Jud.Argeș”,
județul Vâlcea

Consiliul Județean Vâlcea, întrunit în ședința extraordinară din data de _____ 2017, la care participă un număr de ... consilieri județeni din totalul de 33 consilieri în funcție;

Având în vedere Expunerea de motive a Președintelui Consiliului Județean Vâlcea, înregistrată la nr.7468 din 06 iunie 2017;

Luând în considerare Raportul de specialitate al Direcției Tehnice, înregistrat la nr.7469 din 06 iunie 2017;

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 „Modernizare DJ 703G – Jiblea – Sălătrucel – Berislăvești – Robaia - Limită Jud.Argeș”, 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 Generale Economice, Direcției Tehnice, Primăriei Orașului Călimănești, Primăriei Comunei Sălătrucel, precum și Primăriei Comunei Berislăvești, 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 împotrivă și ... abțineri.

PREȘEDINTE,

Constantin RĂDULESCU



**AVIZAT PENTRU LEGALITATE
SECRETAR AL JUDEȚULUI,**



Daniela CALIANU

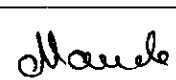
**AVIZAT,
DIRECTOR GENERAL**



Bogdan LASTUN

Râmnicu Vâlcea,

Nr. ____ din _____ 2017

Prenume, nume	Funcția	Semnătura	Data
Întocmit: Mirela Manole 1 ex.	Consilier juridic		06 iunie 2017

**CARACTERISTICILE ȘI PRINCIPALII INDICATORI TEHNICO –
ECONOMICI AI OBIECTIVULUI DE INVESTIȚII "MODERNIZARE DJ 703G
JIBLEA – SĂLĂTRUCEL – BERISLĂVEȘTI – ROBAIA – LIMITĂ JUD.
ARGEȘ"**

TITULAR: CONSILIUL JUDEȚEAN VÂLCEA

BENEFICIAR: Județul Vâlcea prin CONSILIUL JUDEȚEAN VÂLCEA

PROIECTANT: S.C. AVENSA CONSULTING S.R.L. Iași

FAZA DE PROIECTARE: studiu de fezabilitate

AMPLASAMENT: pe raza localităților JIBLEA VECHE (ORAȘ CĂLIMĂNEȘTI), SĂLĂTRUCEL (COMUNA SĂLĂTRUCEL), STOENEȘTI (COMUNA BERISLĂVEȘTI), SCĂUENI (COMUNA BERISLĂVEȘTI), ROBAIA (COMUNA BERISLĂVEȘTI), județul Vâlcea

CARACTERISTICILE ȘI PRINCIPALII INDICATORI TEHNICO –ECONOMICI:

▪ Valoarea totală a investiției (inclusiv TVA): 1 euro =4,5172 lei curs InforEuro dec. 2016 din care: C+M	mii lei mii euro mii lei mii euro	84 254.579 18 651.948 74 260.906 16 439.588
▪ Capacități: - modernizare drum județean - poduri reabilite - pod modernizat - pasarele pentru pietoni si bicicliști - alveole pentru stații de transport în comun - intersecții modernizate - piste de biciclete (pe ambele părți) - podețe transversale - indicatoare rutiere verticale - parapet metalic deformabil	km buc buc buc buc buc m buc buc km	12,65 4 1 4 20 78 16836 21 664 15,50

- marcaj rutier la sol	km	37,95
- trotuare pietonale	mp	16270
▪ Durata de realizare	luni	24

FINANȚAREA LUCRĂRII

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

PREȘEDINTE,

Constantin RĂDULESCU



Prenume, Nume	Funcția	Semnătura	Data
Întocmit: Liviu Constantinescu	Șef serviciu		31.05.2017

CONSILIUL JUDEȚEAN VÂLCEA

Nr. 7468 din 06.06.2017

EXPUNERE DE MOTIVE

la proiectul de hotărâre privind aprobarea documentației tehnico-economice, faza: studiu de fezabilitate, pentru obiectivul de investiții: **„Modernizare DJ 703G – Jiblea- Sălătrucel- Berislăvești-Robaia-Limită Jud.Argeș”**, județul Vâlcea

Drumul județean 703G în lungime de 12,65 km (12647,85 m), pornește din DN7CC, localitatea Jiblea Veche (orașul Călimănești), traversează comunele Sălătrucel și Berislăvești, până la limita cu județul Argeș și se continua în județul Argeș (Regiunea Sud-Muntenia), până la intersecția cu DJ 703H, în localitatea Șuici, zona unde este prevăzută realizarea tronsonului de autostradă A1 Pitești – Sibiu.

DJ 703G are o lungime totală de 18,86 km, iar din aceasta lungime, tronsonul care face obiectul actualului proiect tehnic are lungimea de 12,65 km (12647,85 m) și anume traseul de drum ce străbate teritoriul administrativ al județului Vâlcea.

Traseul drumului județean este unul relativ sinuos, fiind caracterizat de aliniamente și curbe cu raze necorespunzătoare pe cea mai mare parte a sa, conducând la o stânjenire a traficului ca urmare a înscrierii greoaie a vehiculelor în curba, o uzura mai mare a cauciucurilor, precum și scăderea vitezei de circulație.

Circulația pietonală în intravilan se desfășoară pe carosabil sau pe spațiul verde adiacent carosabilului din lipsa de trotuare amenajate.

Cauzele care au determinat producerea distrugerii părții carosabile, sunt:

- infiltrarea apelor pluviale în corpul drumului datorată inexistenței șanțurilor și neasigurarea scurgerii apei la podețele de descărcare sau prin podețele existente transversale drumului, podețe ce se află în momentul de față într-o stare de degradare avansată;
- prezența apelor subterane de infiltrație de la suprafață, care afectează proprietățile fizico-mecanice ale pământurilor din terasament;
- declivități longitudinale ale drumului accentuate;
- pantele transversale neadecvate ce favorizează staționarea apelor pluviale;
- lipsa fondurilor de reabilitare;
- traficul de vehicule mult mai mare decât în anii de construcție.

Semnalizarea circulației rutiere și pietonale, atât prin marcaje orizontale pe carosabil, cât și prin panouri verticale, nu este suficientă.

Nu sunt amenajate piste de bicicliști și nici spații destinate parcării autovehiculelor.

Platformele de staționare ale vehiculelor de transport în comun nu sunt amenajate adiacent părții carosabile, acestea situându-se de cele mai multe ori pe banda drumului județean sau pe o platforma de pământ adiacenta părții carosabile.

Podetele transversale de mici dimensiuni (tubularele) sunt în mare parte degradate și colmatate, timpanele lipsesc la unele sau sunt distruse.

Podetele transversale de dimensiuni mari sunt construite de foarte mult timp și se prezintă într-o stare de degradare mare, necesitând intervenții mai ales pentru asigurarea debitelor de calcul ale apelor curgătoare ce le subtraversează și nici nu asigură lățimea platformei de drum județean.

Pe zonele cu rambleu înalt nu sunt prezente suficiente dispozitive de protecție de tip parapet semigreu sau ușor, deformabil sau nedeformabil.

La drumurile laterale, în mare parte nu există podețe de continuizare a șanțurilor.

Lățimea medie a drumului județean, calculată pe baza ridicării topografice este de 5.67 m.

Pe traseul drumului județean, există rețele de utilități, care în mare parte sunt aliniate cu drumul, dar în câteva poziții acestea subtraversează drumul județean. Rețelele sunt amplasate de obicei lateral drumului județean. Singurele rețele care se regăsesc pe partea carosabilă sunt cele de la canalizare și se remarcă prin căminele de vizitare. Rețele de utilități traversează albiile pâraurilor în sistem de console agățate de poduri și podețe.

Pentru modernizarea drumului județean, au fost analizate în cadrul expertizei tehnice 3 (trei) soluții tehnice posibile:

- o varianta de structură elastică (semi-rigidă), prin frezare și completare a structurii rutiere existente;
- o varianta de structură elastică (semi-rigidă) nouă;
- o varianta de structura rutieră rigidă, prin frezare și completare a structurii rutiere existente;

Proiectantul recomandă scenariul 2 care prezintă mai multe avantaje.

Scenariu II: (structură elastică nouă) – Scenariu recomandat

- îndepărtarea întregii structuri rutiere existente;
- realizarea unui strat de formă din balast în grosime de 10 cm;
- realizarea unui strat de balast în grosime de 30 cm;
- realizarea unui strat de fundație din piatră spartă, în grosime de 20 cm;
- realizarea unui strat de legătura din BAD20, în grosime de 6 cm;
- realizarea unui strat de uzură din BA16 (BAR16) în grosime de 5 cm;
- realizarea a 2 acostamente de câte 1.00 (0.75) m fiecare;

Lucrările efectuate sunt următoarele:

1. Lucrări de colectare și evacuare dirijată a apelor pluviale ;
2. Lucrări de modernizare a structurii rutiere existente ;
3. Lucrări de înlocuire a podețelor existente degradate ;
4. Lucrări de amenajare a acceselor la proprietăți a riveranilor ;
5. Lucrări de semnalizare rutieră orizontală și verticală ;
6. Lucrări de reabilitare a podurilor existente ;
7. Lucrări de construire a unui nou pod ;
8. Lucrări de susținere a versanților prin ziduri de sprijin ;
9. Lucrări de amenajare de alveole pentru transportul în comun ;
10. Lucrări de amenajare de piste de biciclete și trotuare ;
11. Lucrări de punere în siguranță a circulației prin realizare de parapete.

Descrierea lucrărilor de modernizare efectuate în spațiile consolidate/reabilitate/ reparate:

I. Drum județean DJ 703G

Dimensionarea structurii rutiere a fost realizată în funcție de condițiile de fundare conform studiului geotehnic și de traficul recenzat și impus prin expertiza tehnică.

Drumurile laterale au fost amenajate pe lungimi variabile, cu aceeași structură rutieră dimensionată și continuitatea șanțurilor în aceste puncte a fost asigurată prin podețe tubulare cu diametrul de 500 mm. În cazul în care drumul lateral intersectează drumul județean pe un tronson de drum pe care sunt prevăzute rigole carosabile cu plăcuțe armate, aceste rigole se păstrează și nu se înlocuiesc cu podețe tubulare.

Lucrările de modernizare respectă limitele de proprietăți existente rezultate din planurile de situație topografice.

Traseul în plan orizontal al drumului județean va păstra traseul existent, dar deoarece ampriza proiectată este de aproximativ 11.0 m și partea superioară a drumului este de 10m (parte carosabilă + piste de biciclete + acostamente) axa drumului județean este translată în lateral, astfel încât proiectul să fie centrat între limitele de proprietăți. Prin modernizarea drumului DJ703G se vor aduce modificări traseelor liniilor de transport a energiei electrice și liniilor telefonice, aceste modificări realizându-se prin lucrări de relocare a 28 stâlpi se susținere a cablurilor aeriene.

Nu au fost proiectate tronsoane de drum în curba cu supraînălțare sau supralărgire din cauza sistematizării verticale și în special a acceselor în curți ale riveranilor.

Nu a fost proiectată a treia bandă de circulație pentru vehicule lente din lipsa spațiului necesar.

Traseul proiectat (carosabil + piste de cicliști + trotuare) a fost proiectat fără a se ocupa suprafețe de teren din proprietățile private.

Prin proiectare se va asigura o vizibilitate cât mai mare în locurile strâmte, dar unde nu este posibilă defrișarea vegetației sau ar necesita demolări de construcții se vor prevedea oglinzi rutiere parabolice.

Traseul drumului județean în dreptul podurilor nu a fost deviat deloc, axa existentă rămânând ca și axa proiectată, deoarece cele 4 poduri existente se reabilitează.

Pistele de biciclete proiectate, în urma analizei din teren și a măsurătorilor bazate pe ridicările topografice, nu încap între șanțuri (rigole) și limitele de proprietate, astfel că proiectantul a proiectat pistele de biciclete lângă benzile carosabile ale drumului județean, înainte de acostament.

Respectând impunerile din STAS 10144-2-1991, pentru ca nu se poate asigura un spațiu de siguranță de minim 1.0 m față de partea carosabilă, pe întreaga lungime a traseului de piste de biciclete, între partea carosabilă și pista se va monta un parapet de protecție de tip semigreu și pentru a evita alunecarea bicicliștilor în șanțul trapezoidal, pe toată lungimea de piste de biciclete, unde este prevăzut șanț trapezoidal se va monta un parapet pietonal.

Și parapetul de protecție și parapetul pietonal în dreptul acceselor se întrerup. Parapetul de siguranță (amplasat între partea carosabilă și pista de bicicliști), se va monta astfel încât să reiasă cu câte 1 m mai larg decât accesul auto la proprietăți, pentru a nu stâneni conducătorii vehiculelor în efectuarea manevrei de curba.

Continuitatea pistelor de biciclete în dreptul podurilor (pe traseele intravilane) a fost asigurată prin proiectarea unor pasarele, amplasate paralel cu podurile existente. Aceste pasarele au lățimi de 2.0 m și asigură câte o bandă de 1.0 m pentru biciclete și pentru pietoni, sau circulație alternantă pietoni -bicicliști în ambele sensuri de circulație (Detaliile constructive aferente pasarelelor sunt descrise în obiectul de specialitate).

Trotuarele pietonale ce trebuiau proiectate conform caietului de sarcini, au fost proiectate lângă limitele de proprietăți, practic aproape lipite de garduri. Continuitatea trotuarelor în dreptul podurilor (pe traseele intravilane) a fost asigurată prin proiectarea unor pasarele, amplasate paralel cu podurile existente. Aceste pasarele sunt aceleași care sunt destinate și pistelor de bicicliști. Posibilitatea continuizării pistelor de biciclete și a trotuarelor de poduri a fost studiată prin varianta de a lărgii consola de trotuar a podurilor, dar costurile de realizare în condiții tehnice de deplină siguranță erau mari, astfel că a fost adoptată varianta de a le realiza independente. Trebuie menționat ca pe majoritatea podurilor sunt agățate conducte de diferite mărimi și lărgirea consolei de trotuar ar necesita relocarea lor, cu costuri suplimentare.

Șanțurile sau rigolele proiectate pentru a prelua apele pluviale au fost proiectate între trotuare și drumul județean (drum ce include și piste de biciclete).

În cadrul proiectului au fost proiectate și accesele tuturor riveranilor, prin podețe tubulare cu diametrul de 500 mm sau prin rigole cu plăcuțe (în funcție de lățimile existente între limitele de proprietăți). Au fost proiectate 767 accese la proprietăți, pentru ca acesta este numărul de accese în anul 2016.

Drumurile laterale au fost amenajate pe lungimi variabile, cu aceeași structură rutieră dimensionată și continuitatea șanțurilor în aceste puncte a fost asigurată prin podețe tubulare cu diametrul de 500 mm. În cazul în care drumul lateral intersectează drumul județean pe un tronson de drum pe care sunt prevăzute rigole carosabile cu plăcuțe armate, aceste rigole se păstrează și nu se înlocuiesc cu podețe tubulare.

Drumurile laterale proiectate sunt în număr de 78 de bucăți.

Stații de autobuz

Conform caietului de sarcini ce a stat la baza temei de proiectare, au fost proiectate și stații de autobuz. Numărul stațiilor a fost indicat de beneficiar după discuțiile cu primăriile comunelor traversate de drumul județean și acestea sunt în număr de 10 bucăți.

În toate pozițiile kilometrice indicate ca și poziție pentru stațiile de autobuz, au fost amenajate alveole de staționare pe ambele sensuri de circulație cu dimensiunile de 2.5-3.0 m lățime și 15.0 m lungime. Alveolele de staționare destinate autobuzelor sunt situate în afara părții carosabile.

Ziduri de sprijin

Pe parcursul traseului proiectat au fost necesare ziduri de sprijin, deoarece terasamentele existente nu asigură lățimile necesare realizării drumului sau realizarea unui rambleu de umplutură ar necesita ocupări de suprafețe mari din cauza pantelor.

Zidurile de sprijin sunt necesare, deoarece în urma procesului de proiectare cu lățimea nouă, drumul județean proiectat, pe aceste tronsoane de profil mixt (pe zona de rambleu) ar rămâne în aer și ar fi necesare lucrări de amenajare a terenului, ocupând suprafețe mari din cauza taluzărilor. Aceste suprafețe Consiliul Județean Vâlcea nu le deține și pentru a rămâne cu lucrările de execuție în suprafețele de domeniu public pe care le dețin, a fost adoptată soluția de zid de sprijin.

Zidurile de sprijin proiectate sunt în soluție constructivă din coloane de beton armat, forate și apoi rigidizate printr-o grindă de coronament, pentru a ocupa cât mai puțin teren. Varianta de ziduri de sprijin de greutate (variantele clasice drumurilor) ar fi ocupat o suprafață de teren mult mai mare ce necesită exproprieri și nu ar fi oferit aceleași rezistențe pe timp de exploatare.

Pe întreaga lungime a zidurilor de sprijin, pe coronamentul acestora au fost proiectați parapeteți de siguranță elastici, de tip semigreu.

Poduri

Pe întreg traseul proiectat există poduri ce au fost expertizate. Pentru acestea au fost impuse soluții constructive minime de punere în siguranță.

Dirijarea, colectarea și evacuarea apelor se va face gravitațional - prin sistemul centralizat de pante atât longitudinale cât și transversale ale căii spre șanțurile realizate.

Apele colectate vor fi evacuate în afara zonei drumului prin podețe de descărcare proiectate sau existente (conform planșelor din proiect).

Asigurarea colectării apelor pluviale a fost realizată având în vedere criteriile de pante longitudinale și de tipul de relief traversat.

Sunt folosite șanțuri cu secțiune protejată, cu forma geometrică trapezoidală și rigole carosabile cu plăcuțe armate.

Tipul de șanț cu secțiune protejată proiectat este șanț trapezoidal din beton de ciment C30/37 în grosime de 10 cm, așezat pe un strat de nisip cu grosimea de 5 cm. Pantele șanțurilor sunt de 1:1 înspre drumul județean și 1:1 panta exterioară înspre limitele de proprietăți. La racordarea cu terenul existent, este proiectată o banchetă de 25 cm, cu panta de 2% spre axul șanțului.

Rigola carosabilă cu plăcuțe armate este din beton de ciment C30/37 și este folosită pe tronsoanele de drum unde nu există suficient spațiu pentru a realiza șanțul trapezoidal.

În profil longitudinal, șanțurile și rigolele urmăresc declivitățile drumului, dar în zonele de deversare pantele longitudinale pot avea pante diferite față de drumul județean.

Șanțurile și rigolele se deversa prin intermediul camerelor de cădere în podețele transversale proiectate.

Pentru continuitatea șanțurilor în dreptul acceselor la proprietăți au fost prevăzute podețe tubulare cu diametrul de 500mm sau în cazul în care accesele sunt pe tronsoane prevăzute cu rigola carosabilă, aceste rigole țin loc și de acces. Pentru drumuri laterale, au fost prevăzute podețe tubulare cu diametrul de 500 mm, cu câte două timpane la fiecare podeț. Podețele la drumuri laterale pot fi alcătuite din un tub sau mai multe, având în vedere lățimea căii proiectate și razele de racordare necesare.

În cazul în care drumul lateral se racordează la drumul județean pe un tronson pe care sunt prevăzute rigole carosabile cu plăcuțe armate, aceste rigole se păstrează și la subtraversarea drumului lateral.

Intersecții cu alte cai de comunicație

Intersecțiile proiectate sunt intersecții amenajate la același nivel, acestea necesitând următoarele intervenții pentru sporirea siguranței circulației rutiere:

- semnalizarea și marcarea rutiera a intersecțiilor;
- pentru continuitatea scurgerii apelor pluviale au fost prevăzute podețe tubulare cu diametrul de 500 mm.

Pe parcursul traseului, drumul județean intersectează un număr de 82 drumuri laterale.

Pentru drumuri laterale, au fost prevăzute podețe tubulare cu diametrul de 500 mm, cu câte două timpane la fiecare podeț. Fiecare podeț este alcătuit din câte 1 tub în lungime de 5,00 m sau mai multe tuburi, având în vedere lățimea căii proiectate și razele de racordare necesare.

II. Obiect Pod km 3+295 – Pârâul Pătești

Conform analizei efectuată prin expertiza tehnică, podul a fost localizat la km 3+400, deducând-se poziția după măsurători cu roata sau după bornele existente pe traseul.

Conform analizei de proiectare, kilometrând întregul traseul cu plecare din km 0+000.00, a reieșit că podul este amplasat la km 3+295.

Podul a fost realizat în anul 1989.

Podul a fost executat pentru clasa E de încărcare (A30 și/sau V80), cu două benzi de circulație, cu un carosabil de 7,00 m și cu un trotuar cu lățimea de 0,65 m. Acest pod este utilizat de traficul curent din zonă.

A) Podul existent are următoarele caracteristici:

- după schema statică: structură static determinată – grindă simplu rezemată
- după structura de rezistență: de fâșii prefabricate din beton precomprimat cu goluri tip ochelari cu lungimea de 8,00 m
- după modul de execuție: de fâșii prefabricate din beton precomprimat cu goluri tip ochelari cu corzi aderente
- după oblicitate: oblic dreapta
- după tipul infrastructurilor: masive cu elemente elastice – zidărie de piatră / beton armat monolit
- după tipul fundațiilor: directe – beton simplu
- numărul de deschideri: 2
- lungimea deschiderilor: 2 x 8,00
- lățimea părții carosabile: 7,00 m
- lățimea trotuarelor: 1 x 0,65 m
- lungimea totală a podului: 19,60 m
- racordarea terasamentele: cu aripi întoarse masive
- spațiul liber sub pod: 4,00 m

Suprastructura podului este alcătuită din 8 fâșii prefabricate din beton precomprimat cu goluri tip ochelari, cu trotuarul prefabricat, cu următoarele caracteristici geometrice:

- lungimea suprastructurii podului: 2 x 8,00 m
- înălțimea fâșiilor: 0,52 m
- lățimea totală: 8,60 m
- carosabil: 7,00 m
- lățime trotuare: 1 x 0,65 m
- antretoaze de capăt: = 2 bucăți pe culei + 2 bucăți pe pilă
- antretoaze intermediare: nu are
- pe infrastructuri nu există aparate de reazem

Calea rutieră pe pod are lățimea de 7,00 m.

Sistemul rutier pe carosabil este cel clasic, cu straturi succesive de șape de egalizare și de protecție, hidroizolație și îmbrăcămintă bituminoasă.

Trotuarul este pe partea amonte a podului, are lățimea de 0,65 m și este realizate din prefabricate din beton armat.

Podul nu a fost prevăzut cu guri de scurgere a apelor superficiale.

Hidroizolația este parțial funcțională, fapt care a permis producerea infiltrațiilor apei prin tablier.

Rosturile – chiar dacă inițial au fost amenajate, în prezent sunt scoase din uz.

Parapetul pe tablier este metalic. Este incomplet și prezintă degradări privind starea vopselelor.

Infrastructurile podului constau în două culei și o pilă, masive, cu elevațiile din zidărie de piatră, cu elemente elastice.

Elevațiile sunt masive, din zidărie de piatră, cu elemente elastice.

Elevațiile infrastructurilor se prezintă în stare tehnică bună, prezentând numai defecte neesențiale de suprafață ale zidăriei de piatră, dar care au fost remediate.

Fundațiile infrastructurilor sunt directe, masive, din beton. Se prezintă într-o stare tehnică bună.

Nu există semne de manifestare a afuierilor cu posibilitatea instabilității terasamentelor din spatele culeelor.

Nu există semne că s-ar fi produs tasări și / sau afuieri.

La prezentul pod, racordarea terasamentelor cu podul a fost realizată prin intermediul aripilor întoarse masive, din zidărie de piatră.

La toate cele 4 capete ale tablierului lățimile terasamentelor de pe rampele de acces nu au lățimile necesare.

Albia Valea Pătești, deci și zona podului – în amonte și aval este neregularizată, fără întreținere, cu vegetație ierboasă și arboricolă și alte materiale depozitate în albie.

În prezent, nu sunt semne de eroziuni și/sau afuieri ale albiei, stabilitatea malurilor nefiind afectată.

B) Lucrări de reabilitare proiectate:

1. Lucrări la nivelul suprastructurii.

Având în vedere starea de degradare a căii și a consolelor de trotuar, se prevede desfacerea căii de pe pod, a umpluturilor și a parapetului de la trotuare.

De asemenea se prevede demolarea elementelor de trotuar în vederea executării unei noi plăci de suprabetonare (C30/37) care să mărească capacitatea portantă a grinzilor.

Se va repara cu betoane speciale fața văzută a fâșiilor cu goluri, precum și extradusul fâșiilor după desfacerea căii pe pod.

Se va turna placa de suprabetonare în vederea așternerii hidroizolației din materiale performante. Se va reface calea pe pod.

Se vor reface trotuarele, cu umplutura pentru trotuare, se va monta parapetul metalic nou și parapetul metalic direcțional.

La intradosul fâșiilor se vor face reparații cu betoane speciale.

Se vor monta dispozitive noi de acoperire a rosturilor de dilatație, care va trebui să permită o deplasare de 3 cm.

2. Calea pe pod.

Calea pe pod se va reface în următoarea soluție:

- se dispune hidroizolația peste placa de suprabetonare;
- se execută protecția hidroizolație cu un strat de mixtura de tip BA8 în grosime de 3 cm.
- se execută calea pe pod din două straturi de BA16 în grosime de 4 cm fiecare.

3. Lucrări la nivelul infrastructurii

La pila și culei, se vor realiza injecții cu lapte de ciment în rosturile dintre zidării, prin foraje verticale care vor îmbunătăți legătura dintre zidăria de piatră.

Vor fi refăcute zidurile de gardă ale culeilor, astfel încât acesta să fie în concordanță cu nivelul plăcii de suprabetonare.

Banchetele de rezemare se vor repara cu betoane speciale.

4. Lucrări de racordare cu terasamentele

Se vor executa lucrări de racordare cu terasamentele prin completarea umpluturilor pe taluze.

Se vor executa 2 scări de acces sub pod și 4 casiuri pentru scurgerea apelor. De asemenea, după decaparea sistemului rutier, în caz că podul nu este prevăzut cu placi de racordare, se vor monta plăci de racordare noi de 6,00 m lungime, care vor permite o tranziție gradată de la sistemul rutier de pe pod, la cel de pe rampe.

5. Lucrări de calibrare a albiei

Lucrările hidrotehnice prevăzute în proiect au următoarele scopuri:

- asigurarea scurgerii apelor prin secțiunea podului;
- amenajarea albiei în zona podului pentru protejarea fundației pilei podului cât și a culeilor.

În amonte și în aval de pod se vor executa ziduri de sprijin din gabioane cu secțiunea de 1,50 x 1,50 m. Zidurile de gabioane se vor așeza pe o saltea de gabioane cu grosimea de 50cm.

Zidurile de gabioane se vor executa pe ambele maluri, în continuarea culeilor pe o lungime de 50m amonte și 25m aval.

Pila se protejează cu o saltea de gabioane executată de jur împrejurul acesteia.

Lucrările de protecție vor fi realizate în perioada de ape mici.

6. Lucrări de racordare cu terasamentele

Se vor executa lucrări de racordare cu terasamentele prin refacerea sferturilor de con, a scărilor și a casiurilor pentru scurgerea apelor. De asemenea, se vor monta plăci de racordare noi de 3,00 m lungime, care vor permite o tranziție gradată de la sistemul rutier de pe pod, la cel de pe rampe.

III. Obiect Pod km 6+762 – Pârâul Brădișor

Conform analizei efectuate prin expertiza tehnică, podul a fost localizat la km 6+774, deducându-se poziția după măsurători cu roata sau după bornele existente pe traseul.

Conform analizei de proiectare, kilometrând întregul traseu cu plecare din km 0+000.00, a reieșit ca podul este amplasat la km 6+762

Podul a fost executat în 1983, pentru clasa E de încărcare (A 30 și / sau V 80), cu două benzi de circulație, cu un carosabil de 8,00 m și cu trotuare bilaterale.

Acest pod este utilizat de traficul curent din zonă.

A) Podul existent are următoarele caracteristici:

- după schema statică: structură static determinată – grindă simplu rezemată
- după structura de rezistență: de fâșii prefabricate din beton precomprimat cu goluri mari cu lungimea de 8,00 m
- după modul de execuție: de fâșii prefabricate din beton precomprimat cu goluri mari cu lungimea de 8,00 m
- după oblicitate: normal
- după traseu: aliniament
- după tipul infrastructurilor: masive cu elemente elastice – zidărie de piatră / beton armat monolit
- după tipul fundațiilor: directe – beton simplu
- numărul de deschideri: 1

- lungimea deschiderilor: 1 x 8,00
- lățimea părții 8,00 m
carosabile:
- lățimea trotuarelor: 2 x 0,80 m
- lungimea totală a 8,00 m
podului:
- racordarea cu ziduri de sprijin și gabioane
terasamentele:
- spațiul liber sub pod: 2,00 m

Suprastructura podului este alcătuită din 10 fâșii prefabricate din beton precomprimat cu goluri mari și cu trotuare bilaterale cu următoarele caracteristici geometrice:

- lungimea suprastructurii podului: 1 x 8,00 m
- lățimea totală: 10,25 m
- carosabil: 8,00 m
- lățime trotuare: 2 x 0,80 m
- antretoaze de capăt: 2 buc
- antretoaze intermediare: nu are
- pe cele două culei nu există aparate de reazem

Au apărut infiltrații la intradosul tablierului și la infrastructuri.

Nu există insuficiență de acoperire a armăturilor de rezistență cu corodarea acestora.

Nu există agregate mari și neînglobate în beton.

Calea rutieră pe pod are lățimea de 8,00 m.

Sistemul rutier pe carosabil este cel clasic, cu straturi succesive de șape de egalizare și de protecție, hidroizolație și îmbrăcăminte bituminoasă.

Sunt trotuare bilaterale pe pod.

Există parapet pietonal și lipsește parapetul de siguranță.

Infrastructurile podului constau în două culei cu elevații masive din zidărie de piatră și fundații din beton simplu.

Fundațiile infrastructurilor sunt directe, masive, din beton.

Prezintă o stare tehnică bună.

Nu există semne de manifestare a afuierilor cu posibilitatea instabilității terasamentelor din spatele culeelor. Nu există semne că s-ar fi produs tasări și / sau afuieri.

La prezentul pod, racordarea terasamentelor cu podul a fost realizată prin intermediul aripilor din beton.

La toate cele 4 capete ale tablierului lățimile terasamentelor de pe rampele de acces nu au lățimi necesare.

Albia pârâului Brădișor, deși în amonte și aval este regularizată prin dalare, nu este întreținută și prezintă vegetație.

Nu sunt semne de eroziuni și / sau afuieri ale albiei, stabilitatea malurilor nefiind afectată.

B) Lucrări de reabilitare proiectate:

1. Lucrări la nivelul suprastructurii.

Având în vedere starea de degradare a căii și a consolelor de trotuar, se prevede desfacerea căii de pe pod, a umpluturilor și a parapetului de la de trotuare. De asemenea se prevede demolarea elementelor de trotuar în vederea executării unei noi plăci de suprabetonare (C30/37) care să mărească capacitatea portantă a grinzilor.

Se va repara cu betoane speciale fața văzută a fâșiilor cu goluri, precum și extradossul fâșiilor după desfacerea căii pe pod.

Se va turna placa de suprabetonare în vederea așternerii hidroizolației din materiale performante. Se va reface calea pe pod.

Se vor reface trotuarele, cu umplutura pentru trotuare, se va monta parapetul metalic nou și parapetul metalic direcțional.

La intradosul fâșiilor se vor face reparații cu betoane speciale.

Se vor monta dispozitive noi de acoperire a rosturilor de dilatație, care va trebui să permită o deplasare de 3 cm.

2. Calea pe pod.

Calea pe pod se va reface în următoarea soluție:

- se dispune hidroizolația peste placa de suprabetonare;
- se execută protecția hidroizolație cu un strat de mixtură de tip BA8 în grosime de 3 cm.
- se execută calea pe pod din două straturi de BA16 în grosime de 4 cm fiecare.

3. Lucrări la nivelul infrastructurii

La culei, se vor realiza injecții cu lapte de ciment în rosturile dintre zidării, prin foraje verticale care vor îmbunătăți legătura dintre zidăria de piatră.

Vor fi refăcute zidurile de gardă ale culeilor, astfel încât acesta să fie în concordanță cu nivelul plăcii de suprabetonare.

Banchetele de rezemare se vor repara cu betoane speciale.

4. Lucrări de racordare cu terasamentele

Se vor executa lucrări de racordare cu terasamentele prin completarea umpluturilor pe taluze.

Se vor executa 2 scări de acces sub pod și 4 casiuri pentru scurgerea apelor. De asemenea, după decaparea sistemului rutier, în caz că podul nu este prevăzut cu plăci de racordare, se vor monta plăci de racordare noi de 6,00

m lungime, care vor permite o tranziție gradată de la sistemul rutier de pe pod, la cel de pe rampe.

Lucrări de calibrare a albiei

Lucrările hidrotehnice prevăzute în proiect au următoarele scopuri:

- asigurarea scurgerii apelor prin secțiunea podului;
- amenajarea albiei în zona podului pentru protejarea fundației pilei podului cât și a culeelor.

În amonte și în aval de pod se vor executa ziduri de sprijin din gabioane cu secțiunea de 2,0 x 2,0 m. Zidurile de gabioane se vor așeza pe o saltea de gabioane cu grosimea de 50cm.

Pe toata deschiderea albiei între zidurile de gabioane se dispune un pereu de beton marca C30/37 în grosime de 15 cm. Pereul se dispune pe o saltea de gabioane cu grosimea de 50 cm.

Zidurile de gabioane se vor executa pe ambele maluri, în continuarea culeilor și se vor racorda la construcțiile hidrotehnice existente.

Prin lucrările proiectate și albia amenajată, se asigură trecerea debitelor pe sub pod, inclusiv cu plutitori.

IV. Obiect Pod km 7+718 – Valea Coisca

Conform analizei efectuată prin expertiza tehnică, podul a fost localizat la km 7+750, deducându-se poziția după măsurători cu roata sau după bornele existente pe traseul.

Conform analizei de proiectare, kilometrând întregul traseul cu plecare din km 0+000.00, a reieșit ca podul este amplasat la km 7+718.

Podul a fost executat în 1989, pentru clasa E de încărcare (A 30 și / sau V 80), cu două benzi de circulație, cu un carosabil de 7,50 m, fără trotuare.

Acest pod este utilizat de traficul curent din zonă.

A) Podul existent are următoarele caracteristici:

- după schema statică: structură static determinată – grindă simplu rezemată
- după structura de rezistență: de fâșii prefabricate din beton precomprimat cu goluri tip ochelari cu lungimea de 2 x 12,00 + 1 x 10,00 m
- după modul de execuție: de fâșii prefabricate din beton precomprimat cu goluri tip ochelari cu corzi aderente
- după oblicitate: normal
- după traseu: aliniament
- după tipul infrastructurilor: masive cu elemente elastice – beton armat monolit
- după tipul fundațiilor: directe – beton simplu
- numărul de deschideri: 3
- lungimea deschiderilor: 2 x 12,00 + 1 x 10,00

- lățimea părții 7,50 m
carosabile:
- lățimea trotuarelor: Nu are
- lungimea totală a 44,80 m
podului:
- racordarea cu aripi și ziduri întoarse masive și sferturi de con
terasamentele:
- spațiul liber sub pod: 4,00 m

Suprastructura podului este alcătuită din 3 x 8 fâșii prefabricate din beton precomprimat cu goluri tip ochelari, fără trotuare, cu următoarele caracteristici geometrice:

- lungimea suprastructurii podului: 2 x 12,00 + 1 x 10,00 m
- înălțimea fâșiilor: 0,72 m
- lățimea totală: 8,40 m
- carosabil: 7,50 m
- lățime trotuare: nu are
- antretoaze de capăt: = 2 pe deschidere
- antretoaze intermediare: nu are
- pe cele două culei nu există aparate de reazem.

Au apărut infiltrații la intradosul tablierului.

Nu există insuficiență de acoperire a armăturilor transversale (a etrierilor) cu corodarea acestora.

Calea rutieră pe pod are lățimea de 7,50 m.

Sistemul rutier pe carosabil este cel clasic, cu straturi succesive de șape de egalizare și de protecție, hidroizolație și îmbrăcăminte bituminoasă.

Podul nu a fost prevăzut cu guri de scurgere a apelor superficiale.

Hidroizolația este parțial funcțională, fapt care a permis producerea infiltrațiilor apei prin tablier.

Rosturile – chiar dacă inițial au fost amenajate, în prezent sunt scoase din uz.

Parapetul pe tablier este metalic. Este în stare bună, fără alte defecte și degradări în afara stării vopselelor.

Infrastructurile podului constau în două culei și două pile masive cu elemente elastice.

Elevațiile sunt masive cu elemente elastice, realizate din beton armat – elevațiile, banchetele cuzineților și zidurile de gardă.

Elevațiile infrastructurilor prezintă defecte prin degradarea betonului și apariția armăturilor în zona inferioară, la contactul cu blocurile fundațiilor.

Culeea mal stâng este afumată și tasată. Prezintă pericol de colaps a podului.

Fundațiile infrastructurilor sunt directe, masive, din beton, superficiale.

Culeea mal stâng este afuiată și tasată. Prezintă pericol de colaps a podului. Prezintă afuieri accentuate prin coborârea talvegului.

La prezentul pod, racordarea terasamentelor cu podul a fost realizată prin intermediul zidurilor întoarse și a aripilor masive, din beton și a sferturilor de con. Sferturile de con au terasamentele incomplete și sunt nepereate.

La toate 4 capete ale tablierului lățimile terasamentelor de pe rampele de acces sunt mai înguste decât cele necesare.

Nu există scări de acces sub pod și casiuri.

Albia Valea Nămolosa, deci și zona podului – în amonte și aval este neregularizată, fără nici o întreținere, cu afuieri și eroziuni accentuate, cu pereul de sub pod degradat și alte materiale depozitate în albie.

Sunt manifestate eroziuni și / sau afuieri ale albiei, stabilitatea malurilor fiind afectată.

B) Lucrări de reabilitare proiectate:

1. Lucrări la nivelul suprastructurii.

Având în vedere starea de degradare a căii și a consolelor de trotuar, se prevede desfacerea căii de pe pod, a umpluturilor și a parapetului de la de trotuare. De asemenea se prevede demolarea elementelor de trotuar în vederea executării unei noi plăci de suprabetonare (C30/37) care să mărească capacitatea portantă a grinzilor.

Se va repara cu betoane speciale fața văzută a fâșiilor cu goluri, precum și extradadosul fâșiilor după desfacerea caili pe pod.

Se va turna placa de suprabetonare în vederea așternerii hidroizolației din materiale performante. Se va reface calea pe pod.

Se vor reface trotuarele, cu umplutura pentru trotuare, se va monta parapetul metalic nou și parapetul metalic direcțional.

La intradosul fâșiilor se vor face reparații cu betoane speciale.

Se vor monta dispozitive noi de acoperire a rosturilor de dilatație, care va trebui să permită o deplasare de 3 cm.

2. Calea pe pod.

Calea pe pod se va reface în următoarea soluție:

- se dispune hidroizolația peste placa de supra betonare;
- se execută protecția hidroizolație cu un strat de mixtura de tip BA8 în grosime de 3 cm.
- se execută calea pe pod din două straturi de BA16 în grosime de 4 cm fiecare.

3. Lucrări la nivelul infrastructurii

În urma evenimentelor climatice (inundații și viituri importante) ce au avut loc, s-a constatat coborârea pronunțată a talvegului sub cota rostului elevație-fundație la culei și pile.

Datorită afuierii mari s-a impus consolidarea pilelor și a culeii mal drept prin execuția de micropiloți forți cu diametrul de 300mm, și L=10,00m.

La pile micropilotii sunt solidarizați cu un radier din beton armat (C30/37) ce înconjoară fundația existentă.

La culeie micropiloții sunt solidarizați cu un radier construit în fața culeii existente.

S-au prevăzut ancore din oțel PC 52 Φ 16 introduse în găuri forate executate în fundația existentă și înglobate în radier, pentru preluarea încărcărilor din suprastructură care se transmit prin elevația pilei și a culeii la micropiloți.

La culeia mal stâng se constată afuieri și tasări ce prezintă pericol de colaps al podului, prin urmare se impune demolarea și refacerea în totalitate a acesteia.

Refacerea culeii mal stâng se va executa cu devierea circulației rutiere pe o variantă provizorie construită în aval de podul existent și cu demontarea fâșiilor existente de pe prima deschidere.

Fundația culeii noi mal stâng va fi de tip indirect, alcătuită din 6 coloane cu diametrul de 1,08m. Coloanele sunt solidarizate la capete cu un radier din beton armat cu înălțimea de 2,0m. Din radier se lasă armături în așteptare ce se leagă cu armăturile din culee, după care se execută pe rând armarea, cofrarea și betonarea culeii.

După execuția culeii noi fâșiile cu goluri se vor monta înapoi pe reazeme.

Varianta provizorie va fi alcătuită din elemente prefabricate de tip C2, în sens transversal va asigura o parte carosabilă de 4,25m, iar în sens longitudinal este dimensionată să poată prelua debitul cu probabilitatea de depășire de 5%.

4. Lucrări de racordare cu terasamentele

Se vor executa lucrări de racordare cu terasamentele prin refacerea sferturilor de con, a scărilor și a casiurilor pentru scurgerea apelor.

De asemenea, după decaparea sistemului rutier, în caz că podul nu este prevăzut cu placi de racordare, se vor monta plăci de racordare noi de 6,00 m lungime, care vor permite o tranziție gradată de la sistemul rutier de pe pod, la cel de pe rampe.

5. Lucrări de calibrare a albiei

Lucrările hidrotehnice prevăzute în proiect au următoarele scopuri:

- asigurarea scurgerii apelor prin secțiunea podului;
- amenajarea albiei în zona podului pentru protejarea fundațiilor infrastructurilor.

În amonte și în aval de pod se vor executa ziduri de sprijin din gabioane conform detaliilor de execuție. Zidurile de gabioane se așază pe o saltea de gabioane cu înălțimea de 0,50m și se plachează cu un strat de beton C30/37 în grosime de 15 cm grosime.

Zidurile de gabioane se vor executa pe ambele maluri, în continuarea culeilor pe o lungime de 90m amonte și 45m aval.

Lucrările de protecție se vor racorda la lucrările ce sunt în curs de execuție la data întocmirii proiectului.

Prin lucrările proiectate și albia amenajată, se asigură trecerea debitelor pe sub pod, inclusiv cu plutitori.

V. Obiect Pod km 8+476 – Pârâul Scăueni

Conform analizei efectuată prin expertiza tehnică, podul a fost localizat la km 8+750, deducându-se poziția după măsurători cu roata sau după bornele existente pe traseul.

Conform analizei de proiectare, kilometrând întregul traseu cu plecare din km 0+000.00, a reieșit că podul este amplasat la km 8+476.

Podul a fost executat în 1990, pentru clasa E de încărcare (A 30 și / sau V 80), cu două benzi de circulație, cu un carosabil de 7,60 m și cu două trotuare cu lățimea de 0,60 m.

Acest pod este utilizat de traficul curent din zonă.

A) Podul existent are următoarele caracteristici:

- după schema statică: structură static determinată – grindă simplu rezemată
- după structura de rezistență: de fâșii prefabricate din beton precomprimat cu goluri tip ochelari cu lungimea de 18,00 m
- după modul de execuție: de fâșii prefabricate din beton precomprimat cu goluri tip ochelari cu corzi aderente
- după oblicitate: normal
- după traseu: aliniament
- după tipul infrastructurilor: masive cu elemente elastice – beton armat monolit
- după tipul fundațiilor: directe – beton simplu
- numărul de deschideri: 1
- lungimea deschiderilor: 1 x 18,00
- lățimea părții carosabile: 7,60 m
- lățimea trotuarelor: 2 x 1,00
- lungimea totală a podului: 27,00 m

- racordarea cu ziduri întoarse masive și sferturi de conterasamentele:
- spațiul liber sub pod: 4,00 m

Suprastructura podului este alcătuită 9 fâșii prefabricate din beton precomprimat cu goluri tip ochelari, cu trotuarele prefabricate în consolă, cu următoarele caracteristici geometrice:

- lungimea suprastructurii podului: 18,00 m
- înălțimea fâșiilor: 0,80 m
- lățimea totală: 9,00 m
- carosabil: 7,60 m
- lățime trotuare: 2 x 0,60 m
- antretoaze de capăt: = 2 bucăți pe culei
- antretoaze intermediare: nu are
- pe cele două culei nu există aparate de reazem.

Au apărut infiltrații la intradosul tablierului.

Există insuficiență de acoperire a armăturilor transversale (a etrierilor) cu corodarea acestora.

Fâșiile au săgeți diferite. Această stare de fapt nu are efecte defavorabile bunei exploatare a podului deoarece nu există nici o fisură care să ateste o eventuală cedare a fâșiilor cu săgeți sporite.

Sigur că aceste deformații se datorează exclusiv deficiențelor de confecționare a fâșiilor și eventual a denivelărilor banchetelor cuzineților.

Calea rutieră pe pod are lățimea de 7,60 m.

Sistemul rutier pe carosabil este cel clasic, cu straturi succesive de șape de egalizare și de protecție, hidroizolație și îmbrăcăminte bituminoasă. Trotuarele sunt bilaterale podului, au lățimea de 0,60 m și sunt realizate în consolă din beton armat.

Podul nu a fost prevăzut cu guri de scurgere a apelor superficiale. Hidroizolația este parțial funcțională, fapt care a permis producerea infiltrațiilor apei prin tablier.

Rosturile – chiar dacă inițial au fost amenajate, în prezent sunt scoase din uz.

Parapetul pe tablier este metalic. Este în stare bună, fără alte defecte și degradări în afara stării vopselelor.

Infrastructurile podului constau în două culei masive cu elemente elastice.

Fundațiile culeelor sunt directe, masive, din beton.

Prezintă afuieri accentuate prin coborârea talvegului.

Nu există semne de manifestare a afuierilor cu posibilitatea instabilității terasamentelor din spatele culeelor.

Nu există semne că s-ar fi produs tasări.

La prezentul pod, racordarea terasamentelor cu podul a fost realizată prin intermediul zidurilor întoarse masive, din beton și a sferturilor de con.

Sferturile de con au terasamentele incomplete și sunt nepereate.

La toate 4 capete ale tablierului lățimile terasamentelor de pe rampele de acces sunt mai înguste decât cele necesare.

Albia Valea Scăuianca, deci și zona podului – în amonte și aval este neregularizată, fără nici o întreținere, cu vegetație abundentă și alte materiale depozitate în albie.

Sunt manifestate eroziuni și / sau afuieri ale albiei, stabilitatea malurilor fiind afectată.

B) Lucrări de reabilitare proiectate:

1. Lucrări la nivelul suprastructurii.

Având în vedere starea de degradare a căii și a consolelor de trotuar, se prevede desfacerea căii de pe pod, a umpluturilor și a parapetului de la de trotuare. De asemenea se prevede demolarea elementelor de trotuar în vederea executării unei noi plăci de suprabetonare (C30/37) care să mărească capacitatea portanta a grinzilor.

Se va repara cu betoane speciale fața văzută a fâșiilor cu goluri, precum și extradosul fâșiilor după desfacerea căii pe pod.

Se va turna placa de suprabetonare în vederea așternerii hidroizolației din materiale performante. Se va reface calea pe pod.

Se vor reface trotuarele, cu umplutura pentru trotuare, se va monta parapetul metalic nou și parapetul metalic direcțional.

La intradosul fâșiilor se vor face reparații cu betoane speciale.

Se vor monta dispozitive noi de acoperire a rosturilor de dilatație, care va trebui să permită o deplasare de 3 cm.

2. Calea pe pod.

Calea pe pod se va reface în următoarea soluție:

- se dispune hidroizolația peste placa de suprabetonare;
- se execută protecția hidroizolației cu un strat de mixtura de tip BA8 în grosime de 3 cm.
- se execută calea pe pod din două straturi de BA16 în grosime de 4 cm fiecare.

3. Lucrări la nivelul infrastructurii

În urma evenimentelor climatice (inundații și viituri importante) ce au avut loc, s-a constatat coborârea pronunțată a talvegului sub cota rostului elevație-fundație, până aproape de cota de fundare.

Datorită afuierii mari s-a impus consolidarea culeilor prin execuția de micropiloți forți cu diametrul de 300mm, și L=10,00m.

Micropiloții sunt solidarizați cu un radier construit în fața culeii existente.

S-au prevăzut ancore din oțel PC 52 Φ 16 introduse în găuri forate executate în fundația existentă și înglobate în radier, pentru preluarea încărcărilor din suprastructură care se transmit prin elevația culeii la micropiloți.

Totodată pentru îmbunătățirea betonului din fundația culeilor, se vor realiza injecții cu lapte de ciment în fundații, prin foraje verticale și înclinate care vor îmbunătăți calitatea betonului existent.

4. Lucrări de racordare cu terasamentele

Se vor executa lucrări de racordare cu terasamentele prin refacerea sferturilor de con, a scărilor și a casiurilor pentru scurgerea apelor.

De asemenea, după decaparea sistemului rutier, în caz ca podul nu este prevăzut cu placi de racordare, se vor monta plăci de racordare noi de 6,00 m lungime, care vor permite o tranziție gradată de la sistemul rutier de pe pod, la cel de pe rampe.

5. Lucrări de calibrare a albiei

Lucrările hidrotehnice prevăzute în proiect au următoarele scopuri:

- asigurarea scurgerii apelor prin secțiunea podului;
- amenajarea albiei în zona podului pentru protejarea fundațiilor infrastructurilor.

Datorită pronunțării accentuate a fenomenului de afuiere, în aval la aproximativ 30m de pod a fost proiectat un prag de fund ce are rol să ridice cota terenului natural și de a împiedica accentuarea fenomenului de afuiere.

Pragul de fund va avea elevația masivă din beton armat marca C30/37.

În fața și în spatele pragului de fund se dispune o saltea de anrocamente cu lățimea de 3,0m, executată pe toată lățimea albiei.

În amonte și în aval de pod se vor executa ziduri de sprijin din gabioane conform detaliilor de execuție. Zidurile de gabioane se așază pe o saltea de gabioane cu înălțimea de 0,50m și se plachează cu un strat de beton C30/37 în grosime de 15 cm grosime.

Zidurile de gabioane se vor executa pe ambele maluri, în continuarea culeilor pe o lungime de 50m amonte și 53m aval.

În partea aval de pod, lungimea zidului de gabioane, depășește pragul de fund cu 15,00m.

Prin lucrările proiectate și albia amenajată, se asigură trecerea debitelor pe sub pod, inclusiv cu plutitori.

VI. Obiect Pod km 12+628 – Pârâul Robaia

În situația existentă în anul 2016, la km 12+634.57 este montat un pod tubular din tabla ondulată cu dimensiuni apreciate prin măsurători de 4.0 lățime și 1.5 înălțime.

Calculând debitul de apă ce trebuie să subtraverseze drumul județean, concluzia este că podul trebuie modernizat astfel încât să permită trecerea

plutitorilor în caz de viituri. Aceasta soluție a fost aleasă și din considerente de traseu, în funcție de alura orizontală și verticală a drumului județean DJ 703G.

Podul a fost proiectat pentru clasa E de încărcare (A 30 și / sau V 80), cu două benzi de circulație, cu un carosabil de 8,00 m și cu două trotuare cu lățime de 1,00 m fiecare.

Acest pod va fi utilizat de traficul curent din zonă.

Podul se va executa cu devierea circulației rutiere pe o varianta provizorie.

Varianta provizorie este alcătuită din elemente prefabricate, asigură o bandă de circulație de 4,0m și trecerea debitului de 5%.

Infrastructurile podului

Infrastructura este compusă din două culei masive cu fața văzută, din beton armat, fundată pe fundații indirecte alcătuite din câte 6 coloane cu diametrul de 1,08m și lungimea de 12,0m.

Coloanele sunt solidarizate la capete cu un radier din beton armat cu înălțimea de 2,0m. Din radier se lasă armături în așteptare ce se leagă cu armaturile din culei, după care se execută pe rând armarea, cofrarea și betonarea culeelor.

Datorita faptului ca podul se afla în panta longitudinală de aproximativ 9% , culeea mal drept este mai înaltă decât culeea mal stâng.

Bancheta de rezemare a culeelor se execută cu panta unică de 2% înspre aval.

Structura de rezistență a suprastructurii

Se va executa structura de rezistență a suprastructurii podului din 16 grinzi prefabricate din beton precomprimat cu corzi aderente $L = 8,0$ m, $h = 0,42$ m, tip „T”.

Grinzile se montează pe un strat suport de mortar în grosime de 2 cm.

Se va executa placa de suprabetonare din beton armat monolit de clasa C 30/37 și se va arma cu otel-beton OB37 și PC52.

Placa de suprabetonare se va betona împreună cu zidul de gardă al culeii. În final podul va avea schema statică sub forma de cadru.

Calea pe pod.

Calea pe pod se va construi în următoarea soluție:

- se dispune hidroizolația peste placa de suprabetonare;
- se execută protecția hidroizolație cu un strat de mixtură de tip BA8 în grosime de 3 cm;
- se montează bordurile și se execută umplutura de trotuar;
- se execută calea pe pod din două straturi de BA16 în grosime de 4 cm fiecare;
- se montează parapetul direcțional;

Lucrări de racordare cu terasamentele

Se vor executa lucrări de racordare cu terasamentele prin execuția sferturilor de con, a scârilor și a casurilor pentru scurgerea apelor.

De asemenea, se vor monta plăci de racordare noi de 6,00 m lungime, care vor permite o tranziție gradată de la sistemul rutier de pe pod, la cel de pe rampe.

Lucrări de calibrare a albiei

Lucrările hidrotehnice prevăzute în proiect au următoarele scopuri:

- asigurarea scurgerii apelor prin secțiunea podului;
- amenajarea albiei în zona podului pentru protejarea fundațiilor infrastructurilor.

În amonte și în aval de pod se vor executa ziduri de sprijin din gabioane conform detaliilor de execuție. Zidurile de gabioane se așază pe o saltea de gabioane cu înălțimea de 0,50m și se plachează cu un strat de beton C30/37 în grosime de 15 cm grosime.

Zidurile de gabioane se vor executa pe ambele maluri, în continuarea culeilor având următoarele lungimi:

- amonte mal drept și mal stâng - 32 m;
- aval mal drept - 20 m;
- aval mal stâng - 25 m.

Lucrările de protecție se vor racorda la construcțiile hidrotehnice existente amonte și aval în amplasamentul podului.

Prin lucrările proiectate și albia amenajată, se asigură trecerea debitelor pe sub pod, inclusiv cu plutitori.

VII. Pasarele destinate pietonilor și bicicliștilor

Pentru asigurarea continuității pistei de cicliști în dreptul podurilor, au fost proiectate pasarele ce vor traversa cursurile de apă.

Pasarele au următoarele caracteristici generale:

- lățimea între parapete 2,00m;
- deschiderile pasarelelor:
 - în dreptul podului 1 km 3+295 = 2 x 19,00m ;
 - în dreptul podului 2 km 6+762 = 1 x 15,0m.
 - în dreptul podului 3 km 7+718 = 2 x 19,00m + 1 x 12,0m;
 - în dreptul podului 4 km 8+476 = 2 x 15,00m + 1 x 20,0m;
- lungimea totală a pasarelelor:
 - în dreptul podului 1 km 3+295 = 2 x 19,00m + 2 x 2,50m + 3 x 0,05m = 41,15m;
 - în dreptul podului 2 km 6+762 = 1 x 15,0m + 2 x 2,50m + 2 x 0,05m = 20,10m.
 - în dreptul podului 3 km 7+718 = 2 x 19,00m + 1 x 12,0m + 2 x 2,50m + 4 x 0,05m = 55,20m;
 - în dreptul podului 4 km 8+476 = 2 x 15,00m + 1 x 20,0m + 2 x 2,50m + 4 x 0,05m = 55,20m;

Infrastructura pasarelelor este alcătuită din 2 culei cu elevații masive, echipate cu ziduri de gardă și ziduri întoarse și pile cu elevații elastice. Fundațiile culeilor sunt directe, iar fundațiile pililor sunt indirecte, pe câte o coloană Φ 1,08 m, L=12,0 m.

La partea superioara a colanelor se execută radierul din beton armat. Elevația pilelor este compusă dintr-un tub metalic cu Φ 0,80 m umplut cu beton armat. La partea superioară a elevațiilor pilelor este construită bancheta de rezemare din beton armat, cu o forma constructivă care asigură rezemarea corecta a suprastructurii.

Tablierul metalic.

Structura de rezistență a suprastructurii pasarelei este alcătuită din 2 grinzi metalice (profile HEB 1000), peste care este turnată o placă de suprabetonare din beton armat monolit, solidarizate la partea superioara prin intermediul conectorilor metalici, cu o placă de beton armat turnată monolit.

Intre tabliere se dispune un cofraj pierdut din tabla.

Tablierul metalic reazemă pe infrastructuri prin intermediul aparatelor de reazem de neopren.

Deschiderea maxima a suprastructurii metalice este de 20,00m.

Prin execuția plăcii de suprabetonare peste grinzile metalice, se realizează un gabarit de 2,0 m lățime pentru pista de cicliști. Peste placa de beton se executa straturile caii pe pasarela, cu pante transversale si longitudinale necesare asigurării scurgerii apelor pluviale.

Placa de suprabetonare se va construi cu pante transversale, in profil acoperiș, necesare pentru a asigura scurgerea apelor pluviale in sens transversal.

Execuția căii

1. Se montează panourile de parapet pietonal;
2. Se montează hidroizolația peste placa de suprabetonare;
3. Se montează gurile de scurgere de tip T1G1. Se vor monta un număr de:
 - pod 1 km 3+295 = 4 guri de scurgere
 - pod 3 km 7+718 = 6 guri de scurgere
 - pod 4 km 8+476 = 4 guri de scurgere;
4. Se montează calea pe pasarela alcătuită dintr-un singur strat de BA8 în grosime de 3 cm;
5. Se montează dispozitivele de acoperire a rosturilor la capetele pasarelelor.

Toate pasarelele fiind proiectate atât ca înălțime la nivelul căilor podurilor și ca amplasare a pilelor în dreptul pilelor podului, nu ridică probleme din punct de vedere al calcului hidraulic, pentru asigurarea trecerii debitelor, inclusiv cu plutitori.

Racordările pasarelelor cu malurile albiilor se va realiza prin intermediul culeelor.

Urmare celor prezentate, supunem aprobării documentația tehnico – economică, faza: „Studiu de fezabilitate ” pentru obiectivul de investiții: pentru obiectivul de investiții: "MODERNIZARE DJ 703G JIBLEA – SĂLĂTRUCEL – BERISLĂVEȘTI – ROBAIA – LIMITĂ JUD. ARGEȘ" elaborată de S.C. AVENSA CONSULTING S.R.L. Iași, după cum urmează:

TITULAR: CONSILIUL JUDEȚEAN VÂLCEA

BENEFICIAR: Județul Vâlcea prin CONSILIUL JUDEȚEAN VÂLCEA

PROIECTANT: S.C. AVENSA CONSULTING S.R.L. Iași

FAZA DE PROIECTARE: studiu de fezabilitate

AMPLASAMENT: pe raza localităților JIBLEA VECHIE (ORAȘ CĂLIMĂNEȘTI), SĂLĂTRUCEL (COMUNA SĂLĂTRUCEL), STOENEȘTI (COMUNA BERISLĂVEȘTI), SCĂUENI (COMUNA BERISLĂVEȘTI), ROBAIA (COMUNA BERISLĂVEȘTI), județul Vâlcea

INDICATORI TEHNICO - ECONOMICI:

Valoarea totală a investiției (inclusiv TVA):	84 254.579 mii lei
(1 euro=4,5172 lei curs InforEuro dec. 2016)	18 651.948 mii euro
din care: construcții-montaj:	74260.906 mii lei
	16 439.588 mii euro

CAPACITĂȚI:

- 12,65 km de drum județean
- 4 poduri reabilitate
- 1 pod modernizat
- 4 pasarele pentru pietoni și bicicliști
- 20 de alveole pentru stații de transport în comun
- 78 de intersecții modernizate
- 16836 m de piste de biciclete (8418 m de drum județean, pe ambele părți)
- 21 de podețe transversale
- 664 indicatoare rutiere verticale
- 15,5 km parapet metalic deformabil
- 37,95 km marcaj rutier la sol
- 16270 mp trotuare pietonale

DURATA DE REALIZARE A INVESTIȚIEI : 24 luni

FINANȚAREA INVESTIȚIEI

Finanțarea obiectivului de investiții se va asigura din fonduri externe nerambursabile, fonduri de la bugetul de stat, bugetul propriu al județului, credite bancare și alte fonduri legal constituite conform programului de investiții aprobat potrivit legii.



PREȘEDINTE,

Constantin RĂDULESCU

Prenume, Nume	Funcția	Semnătura	Data
Întocmit: Liviu Constantinescu	Șef serviciu		31.05.2017

CONSILIUL JUDEȚEAN VÂLCEA
Nr. 7469 din 06 06 2017

DE ACORD
VICEPREȘEDINTE,

Adrian BUȘU

RAPORT DE SPECIALITATE

la proiectul de hotărâre privind aprobarea documentației tehnico-economice
faza: faza: studiu de fezabilitate, pentru obiectivul de investiții: **„Modernizare
DJ 703G – Jiblea- Sălătrucele- Berislăvești-Robaia-Limită Jud.Argeș”**,
județul Vâlcea

Prin expunerea de motive nr. _____ din _____, se propune
adoptarea proiectului de hotărâre privind aprobarea documentației tehnico-
economice, faza: studiu de fezabilitate, pentru obiectivul de investiții:
**„Modernizare DJ 703G – Jiblea- Sălătrucele- Berislăvești-Robaia-Limită
Jud.Argeș”**, județul Vâlcea

În conformitate cu prevederile art.44 alin.(1) din Legea nr.273/2006, privind
finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare, privind finanțele
publice locale, cu modificările și completările ulterioare „Documentațiile tehnico-
economice ale obiectivelor de investiții noi, a căror finanțare se asigură integral
sau în completare din bugetele locale, precum și ale celor finanțate din
împrumuturi interne și externe, contractate direct sau garantate de autoritățile
administrației publice locale, se aprobă de către autoritățile deliberative”.

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

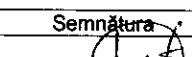
Având în vedere aceste considerente, propunerea este în conformitate cu
prevederile legale.

DIRECTOR EXECUTIV,

IOAN TAMAȘ

ȘEF SERVICIU,

LIVIU CONSTANTINESCU

Prenume, Nume	Funcția	Semnătura	Data
Intocmit: Liviu Constantinescu	Șef serviciu		31.05.2017