

HOTĂRÂRE

**privind aprobarea documentației tehnico - economice
faza "Studiu de fezabilitate", pentru obiectivul de investiții
„Modernizare DJ 678 Limită Județ Olt – Drăgoești - Casa Veche -
Drăgioiu - Galicea - Bratia - Cremenari - Bercioiu - Ruda - Bârsești -
Barza - Budești (DN7), 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.7466 din 06 iunie 2017;

Luând în considerare Raportul de specialitate al Direcției Tehnice, înregistrat la nr.7467 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 678 Limită Județ Olt – Drăgoești - Casa Veche - Drăgioiu - Galicea - Bratia - Cremenari - Bercioiu - Ruda - Bârsești -Barza - Budești (DN7), 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 Comunei Drăgoești, Primăriei Comunei Olanu, Primăriei Comunei Galicea, precum și Primăriei Comunei Budești, 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,

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

INDICATORII TEHNICO – ECONOMICI PENTRU:

Studiul de fezabilitate : „Modernizare DJ 678 Limită Județ Olt – Drăgoești - Casa Veche – Drăgioiu - Galicea - Bratia - Cremenari - Bercioiu - Ruda - Bârsești -Barza - Budești (DN7)”, județul Vâlcea”

TITULAR: Județul Vâlcea prin Consiliul Județean Vâlcea

BENEFICIAR: Județul Vâlcea-

PROIECTANT: S.C. MAXIDESIGN S.R.L. București

AMPLASAMENT: DJ 678 Limită Județ Olt – Drăgoești - Casa Veche - Drăgioiu - Galicea - Bratia - Cremenari – Bercioiu - Ruda - Bârsești -Barza - Budești (DN7)”, județul Vâlcea”

FAZA DE PROIECTARE: Studiul de fezabilitate

1.Valoarea totală: 1 euro =4,5172 lei	mii lei mii euro	152.456,819 33.750,292
din care construcții – montaj	mii lei mii euro	133.985,395 29.661,161
2.Esalonarea investiției		
An I	mii lei	38.114,205
An II	mii lei	60.982,728
An III	mii lei	53.359,887
3.Capacități		
- lungime drum modernizat	m	38.554,000
- suprafață drum modernizat	m ²	265.200,000
- suprafață străzi laterale amenajate	m ²	24.540,000
din care :		
• suprafață UAT Vâlcea	m ²	10.081,000
• suprafață UAT comune	m ²	14.459,000
- lungime șanțuri pereate	m	48.517,000
- lungime șanțuri pământ	m	18.242,000
- alte tipuri de rigole	m	2.977,000

- rigolă carosabilă	m	1.334,000
- poduri	buc.	23,000
- accese la proprietăți	buc.	1.691,000
din care :		
• podețe noi	buc.	100,000
• podețe modernizate	buc.	1.591,000
- podețe laterale	buc.	189,000
din care:		
• podețe noi	buc.	107,000
• podețe modernizate	buc.	73,000
• podețe menținute	buc.	4,000
• amenajate cu rigolă carosabilă	buc.	5,000
- podețe transversale	buc.	83,000
din care:		
• reparații și extindere	buc.	5,000
• podețe menținute	buc.	9,000
• podețe noi	buc.	31,000
• podețe modernizate	buc.	38,000
- stații autobus	buc.	35,000
- parcări	m ²	1.507,000
- trotuare	m ²	22.320,600
- piste cicliști	km.	1,281
- parapet metalic	m ²	5.675,000
- indicatoare de circulație	m ²	1.614,00
- semnalizare orizontală	km.	115,760
4.Durata de realizare	luni	36

FACTORI DE RISC

Obiectivul se va proteja cu respectarea reglementărilor tehnice privind Codul de proiectare seismică – indicativ P100-2013.


FINANȚAREA INVESTIȚIEI

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

PREȘEDINTE,

Constantin RĂDULESCU



Prenume , Nume	Funcția	Semnătura	Data
Întocmit : Nicușor Păușescu	consilier		31.05.2017

CONSILIUL JUDEȚEAN VÂLCEA

Nr. 7466 din 06 iunie 2017

C1

EXPUNERE DE MOTIVE

la proiectul de hotărâre privind aprobarea documentației tehnico- economice faza : studiul de fezabilitate pentru obiectivul de investiții: „Modernizare DJ 678 Limită Județ Olt – Drăgoești - Casa Veche - Drăgioiu - Galicea - Bratia - Cremenari - Bercioiu - Ruda - Bârsești -Barza - Budești (DN7), județul Vâlcea”

Drumul județean 678 are o lungime de 38,554 km. și pornește de la limita cu județul Olt de la km. 2+193,092. Drumul străbate localitățile Drăgoești, Casa Veche, Galicea, Cremenari, Bercioiu, Ruda, Barza, Budești, ajungând până în drumul național DN 7 (km.40 +747,355) .

Sectorul de drum se încadrează în clasa tehnica IV și are în prezent doua benzi de circulație și o parte carosabila cu lațime variabilă de la 5,30 la 5,60 m, cu acostamente de 0,5-1,0 m lațime, lățimea actuală a platformei drumului fiind mai mică de 8 m (lațime necesară drumurilor județene conform Ordinului M.T. nr. 45/1998).

Curbele nu sunt amenajate corespunzator, nu sunt supralărgite și supraînălțate în conformitate cu cerințele standardelor și normativelor tehnice pentru un drum de clasa tehnică IV .

În ceea ce privește configurația traseului în profil longitudinal acesta este în cea mai mare parte în palier sau cu declivități mici și moderate, sub 4 - 5%, existând și excepții (zona km 21+100 – km 21+860) unde se întâlnesc declivități de aproximativ 10%, pe tronsoane scurte raportate la lungimea traseului studiat.

Acostamentele drumului sunt balastate, dar în mare parte înierbate.

Partea carosabila este încadrată parțial de borduri din beton, dar nu și de trotuare pentru circulația pietonală pe zonele de traversare a localităților, distanțele între fronturile construite permițând la limita de proprietate pe anumite tronsoane modernizarea la parametrii prevazuți de normele în vigoare.

Drumul este modernizat pe aproape întreaga lungime (38,554 km.) având îmbrăcăminte din mixtură asfaltică așternută pe strat de agregate naturale din balast de 20-35 cm. grosime în stare mediocră și pe alocuri sub influența apelor subterane. Pe sectorul cuprins între km. 27+770 – km. 27+967 și km. 28+585- km. 29+340 drumul este pietruit cu balast și se află în stare avansată de degradare.

Trebuie menționat că pe cea mai mare parte din lungimea sa, drumul este acoperit cu covor asfaltic vechi, cu grosimi variabile de 7,5-11cm. grosime care prezintă zone cu cedări, tasări, faianțări. Aceste zone au fost plombate și reparate, pe măsura ce au apărut degradările.

Pe acest drum nu există un sistem de colectare și evacuare a apelor pluviale eficient, nu există nici un drenaj corespunzător al apelor de pe carosabil. În prezent sunt amenajate parțial șanțuri de pământ și pereate atât pe partea stângă cât și pe partea dreaptă a drumului, șanțuri cu adâncimea de cca. 40 cm, dar care nu asigură o evacuare corespunzătoare a apelor.

Pe tronsonul cuprins între km. 26+300-km. 29+300, în zona satelor Cremenari și Bratia, traseul este sinuos cu urcușuri și coborâșuri și cu declivități în profil longitudinal mai mari. Pe acest tronson nu sunt amenajate șanțuri pereate.

Drumul județean este traversat de un număr insuficient de podețe. Unele sunt în stare bună de funcționare, dar neîntreținute, iar altele au timpanele distruse, pereuri crăpate și distruse, sunt colmatate de aluviuni și vegetație crescută în interior.

Șanțurile înierbate prezintă deformări și obturări ale suprafeței de scurgere a apelor, iar la podețe sunt necesare lucrări de reparații a pereului, a camerelor de cădere, amenajării amonte și aval a văilor la intrare și ieșire din podețe. Lipsa de întreținere a podețelor, a numărului insuficient și a secțiunii necorespunzătoare, conduce la infiltrarea apei în corpul drumului și degradarea lui.

Pe toată lungimea drumului județean se constată aceeași stare rea a îmbrăcămintei drumului și o lipsă de amenajare a acostamentelor și a sistemului de drenaj.

În zona cuprinsă între km. 28+535 și km. 29+200 a avut loc o alunecare de teren care a antrenat o parte din terasamentul drumului, provocând cedări în carosabil, tasări și crăpături ale mixturii din îmbrăcăminte, zona prezentând în continuare potențial de alunecare. Nici scurgerea apelor nu este asigurată, prezența apei accentuând tendința de alunecare. De asemenea, în zonele de la km. 26+500 și de la km. 2+900, există alunecări de teren potențial active.

Nu sunt marcaje și indicatoare rutiere suficiente, iar cele existente sunt parțial distruse. Parapetele de siguranță existente se află în stare avansată de degradare, necesitând înlocuire și completare în zone unde nu există parapete de siguranță. Stațiile de autobus nu sunt amenajate în "alveolă" în afara carosabilului.

Nu sunt amenajate piste de bicicliști și nici spații destinate parcării autovehiculelor, excepție făcând câteva parcări insuficiente amenajate în general în fața primăriilor comunelor, traversate de drum.

Din cele expuse mai sus, din punctul de vedere al aducerii drumului studiat la parametri tehnici corespunzători de funcționare rezultă necesitatea efectuării de lucrări de modernizare.

Lucrări propuse pentru modernizare

Proiectantul a analizat situația existentă și ținând cont de concluziile rezultate în urma expertizării drumului și a podurilor propune două soluții :

- soluția 1, soluție în care se va realiza o structură rutieră nouă, cu strat de formă, fundație din materiale granulare (balast) min. 35 cm. și piatră spartă, min. 20 cm. și două straturi din mixturi asfaltice: strat din binder tip BAD 20 cu grosimea de 6 cm și un strat de uzură cu grosime de 5 cm. din beton asfaltic BA 16 .
- soluția 2, în care se propune ca după ce se îndepărtează îmbrăcămintea asfaltică să se utilizeze fundația existentă care se va scarifica și completa cu 20 cm. de balast. Peste fundație se va realiza îmbrăcăminte din beton rutier BcR 4.5 cu grosimea de 20 cm.

Proiectantul - S.C. MAXI DESIGN S.R.L. București recomandă realizarea soluției 1 având în vedere că din punct de vedere al costurilor aceasta soluție este mai eficientă.

În ambele soluții curbele se vor supralărgit și se vor supraînălța în conformitate cu standardele și normele tehnice în vigoare.

Proiectul urmărește realizarea unor declivități în profil longitudinal și transversal care să asigure scurgerea și evacuarea rapidă a apelor pluviale de pe carosabil, cu utilizarea ca îmbrăcăminte a structurii rutiere a mixturilor asfaltice.

În profil transversal drumul va avea o parte carosabilă alcătuită din două benzi de circulație, corespunzătoare clasei tehnice IV, cu lățimea de minim 3 metri pe fiecare bandă, cu pante de 2.5%, încadrată de acostamente de minim 1.00 m lățime, din care benzile de încadrare (2 x 0.25 m) se vor realiza din aceeași structură rutiera ca și partea carosabilă. În măsură în care lățimea drumului o permite pe zona de traversare a localității se vor realiza trotuare pentru circulația pietonală și piste pentru cicliști.

Pe zonele unde este necesară lărgirea părții carosabile sistemul rutier adoptat va avea aceeași alcătuire cu structura rutieră din carosabil, iar restul acostamentelor 2 x 0,75 m lățime se vor consolida cu piatră spartă sau beton de ciment (acolo unde s-au prevăzut șanțuri pereate) având o clasa care să confere acestuia o rezistență la îngheț - dezgheț (C30/37).

Trotuarele pentru circulația pietonală se vor amenaja lângă proprietăți (în măsura în care lățimea drumului o permite), pe o fundație din balast de 10 cm. Grosime, peste care se va turna beton de ciment C16/20 în grosime de 10 cm. și beton asfaltic BAD de 4 cm. grosime.

Stațiile de autobus și parcarile se vor amenaja în afara carosabilului acolo unde terenul disponibil o permite, în spații special amenajate în alveole proprii și cu structura rutiera alcătuită din 25 cm. balast, 2 cm. nisip, folie și beton de ciment Bc 4.5 de 20 cm grosime; patul de fundare se va realiza din strat de formă din pământ tratat cu var pe 15 cm. grosime.

Se va realiza un sistem de colectare și evacuare a apelor pluviale funcțional prin șanțuri și rigole. De asemenea se vor decolmata și reprofila șanțurile existente din pământ și se vor pereaa cu beton C30/37 după caz.

Se vor executa drenuri de fund de șanț, șanțuri și rigole de acostament și casiuri pentru ramblee înalte, cu asigurarea scurgerii apelor pluviale la podețele existente și la cele noi proiectate.

Podetele existente cu lumină de min 2,00 m. se vor decolmata. Se vor reface timpanele distruse, camerele de cădere, pereurile se vor amenaja în amonte și în aval de podet; de asemenea acolo unde situația o impune se vor extinde pentru a avea lățimea necesară încadrării platformei drumului pe acestea. Podetele total degradate se vor înlocui cu podețe noi.

Se vor amenaja accesele din drumurile laterale și accesele în curți (podețe \varnothing 300 mm. și dală de beton de ciment rutier) pentru fiecare proprietate, astfel încât să se asigure continuitatea sistemului de scurgere a apelor pluviale.

Se vor amenaja piste de biciclete (chiar dacă nu există spațiul disponibil pe toată lungimea drumului) cu o lățime de 2,00 m pentru cele cu dublu sens și 1,00 m pentru cele cu un sens, încadrate de borduri prefabricate 10x15 din beton de ciment. Structura rutieră a acestora este similară cu cea a trotuarelor.

Intersecțiile cu drumurile laterale vor fi amenajate corespunzător conform STAS 1848/1-7 prin completarea indicatoarelor rutiere care lipsesc, înlocuirea celor deteriorate și realizarea de marcaje rutiere.

Se va completa parapetele lipsa în zonele cu ramblee mai mari de 3.00 m înălțime și se va înlocui parapetele degradat pe întreaga lungime a drumului.

Lucrări de poduri (lucrări de artă)

Se vor executa lucrări la podurile la care s-au constatat deficiențe :

1. Pod pe DJ 678 km. 3+674, peste Valea Geamăna la Drăgoești;
2. Pod pe DJ 678 km. 11+828, peste Valea Trepteanca, la Olanu;
3. Pod pe DJ 678 km. 12+532 la Olanu;
4. Pod pe DJ 678 km. 13+773, peste Valea Stăneasa, la Olanu;
5. Pod pe DJ 678 km. 14+499 la Olanu;
6. Pod pe DJ 678 km. 15+208, peste Valea Urșanca, la Olanu;
7. Pod pe DJ 678 km. 16+359, peste Valea Teianca, la Galicea;
8. Pod pe DJ 678 km. 19+262 la Galicea;
9. Pod pe DJ 678 km. 19+877, peste pâraul Topolog, la Galicea;
10. Pod pe DJ 678 km. 21+045 la Galicea;
11. Pod pe DJ 678 km. 24+590, peste Valea Cremenari, în Sat Cremenari, la Galicea;
12. Pod pe DJ 678 km. 25+564, peste Valea Albă, la Galicea;
13. Pod pe DJ 678 km. 26+408, peste Valea Ruginoasa la Galicea, sat Cremenari;
14. Pod pe DJ 678 km. 28+430, peste Valea Ruzii, la Cremenari;
15. Pod pe DJ 678 km. 32+778, peste torent la Budești;
16. Pod pe DJ 678 km. 33+132, peste torent la Budești;
17. Pod pe DJ 678 km. 33+729, peste Valea Aninoasa la Budești;
18. Pod pe DJ 678 km. 35+154, peste pâraul Aninoasa la Budești;

19. Pod pe DJ 678 km. 36+042, peste torent la Budești, sat Barza;
20. Pod pe DJ 678 km. 37+027, peste Valea , la Budești;
21. Pod pe DJ 678 km. 37+593, peste Valea Popești, la Budești;
22. Pod pe DJ 678 km. 39+908, peste Valea Tuiu, la Budești;
23. Pod pe DJ 678 km. 40+325, peste Pârâul Sâmnic, la Budești;

Deficiențe constatate :

- infiltrații la intradosul tablierului și infrastructurilor;
- zone cu beton degradat la nivelul tablierului și infrastructurilor la fețele văzute;
- structura rutieră formată din șape de egalizare și protecție, hidroizolație și două straturi asfaltice, are hidroizolația degradată și permite infiltrații;
- rosturile de dilatație sunt permeabile;
- nu exista parapete tip barieră de protecție;
- racordările cu terasamentele sunt realizate incomplet în secțiunea transversală;
- albia prezintă depuneri de aluviuni și vegetație crescută necontrolat;

Lucrări proiectate:

- desfacerea structurii carosabile existente (cale, trotuare, parapete, hidroizolație, rosturi de dilatație, șape de egalizare și protecție) cu păstrarea grinzilor de tip fâșii cu goluri;
- desfacerea căii și trotuare lor în zona culeilor, inclusiv a zonei superioare pentru zidurile de gardă și zidurile întoarse;
- reparații cu mortare speciale pentru zonele degradate ale feței văzute a betonului la infrastructuri și intrados tablier.

Calea pe pod

- execuția unei plăci de suprabetonare din beton armat clasa C 30/37 cu grosimea minima 10 cm, peste grinzile tip fâșii cu goluri, necesară asigurării lățimii podului în sens transversal pentru posibilitatea introducerii elementelor necesare siguranței traficului auto și pietonal (parte carosabilă, spațiu de siguranță, trotuare acces pietonal cu lățime utilă 1 m., barieră de protecție, parapete metalice pietonale);
- execuția de plăci de suprabetonare peste culei cu grosime de 20 cm. din beton armat clasa C 30/37, cu sprijinire a acestora pe zona de umplură dintre zidurile întoarse (structura rutieră existentă din materiale granulare);
- execuția unei hidroizolații a plăcilor de suprabetonare și protecție a acesteia cu minim 5 cm. mortar special, armat cu plasă sudată ;
- montarea de dispozitive etanșe de acoperire a rosturilor de dilatație prevăzute pe infrastructuri ;
- execuția de trotuare de acces pietonal denivelate și separate de zona carosabilă prin intermediul unor bariere de protecție de tip bordură înălțată ;
- execuția de 2 straturi asfaltice, de 4 cm. grosime fiecare, din beton asfaltic pentru poduri ;
- execuția de parapete metalice pietonale.

Racordările cu terasamentele

- refacerea protecției albiei pe lungime de 10 m. aval și 10 m. amonte, pe ambele maluri, cu dale din beton de ciment clasa C 25/30 (fără a reface și fundația acestora);
- completarea terasamentelor la racordarea rampelor de acces la pod; execuția de scări de acces sub pod și casiuri de evacuare a apelor pluviale.

Albie, apărări de maluri

- decolmatarea și reprofilarea albiei;
- la unele poduri structura nu este dimensionată corespunzător fiind necesare lucrări de demontare a acesteia și montarea unei noi suprastructuri dimensionată corespunzător; de asemenea se vor executa lucrări de consolidare a infrastructurii ;
- re poziționarea conductelor de apa pe suprastructura;
- consolidare și refacerea infrastructurii se va realiza la podurile următoarea:
km. 12+532; km. 14+499; km. 19+262 ; km. 21+045; km. 24+590;
km. 26+408; km. 2+778; km. 33+132; km. 33+729; km. 36+042;
km. 37+027; km. 37+593

Pe unele poduri sunt montate rețele tehnico – edilitare. Acestea vor fi protejate în timpul execuției lucrărilor și acolo unde este cazul se vor demonta și monta pe o structură separată pentru asigurarea continuității furnizării apei. Pentru podurile la care se reface suprastructura în totalitate se vor realiza și variante provizorii de circulație care cuprind drum și pod provizoriu. După finalizarea execuției lucrărilor acestea se vor demonta.

Se vor realiza lucrări pe un număr de 240 drumuri laterale iar la acestea se vor interveni la un număr de 234 podețe drumuri laterale din care se vor menține patru podețe, diferența fiind podețe noi.

Lucrări de consolidări

1. Fundație de parapet adâncita (km. 2+860 – 2+926 = 66 m - partea stânga) – 11 tronsoane x 6.00 m
Se vor executa fundații de parapet adâncite h=2.00 m pe DJ 678 – km. 2+860 – 2+926= 66.00 m partea stânga.
2. Consolidare corp drum km.21+460-21+560 (dreapta) L=100 m
Pentru asigurarea elementelor geometrice în profil transversal ,în zonă se va realiza o lărgire a platformei drumului cuprins între 3,00 m și 5,40 m . Lărgirea platformei drumului constă în realizare de trepte de înfrățire pe toată lungimea rambleurului , decaparea pământului vegetal pe 30 cm, execuția umpluturii de blocaj de piatră pe 1,00 m înălțime, apoi umplutură din pământ de aproximativ 2 m înălțime executată până la cota patului drumului după care se va realiza structura rutieră a drumului. Pe partea dreaptă se vor monta parapeteți metalici de protecție H2. Pe partea stângă a drumului fiind profil de debleu se va realiza un

dren longitudinal sub șanț la o adâncime de 80 cm sub cota de scurgere a șanțului pe o lungime de 100 m.

3. Lucrări de consolidare cu piloți forți \varnothing 1080 mm, L = 20.00 m la distanța de 4 m inter ax (km. 26+426 – 26+551)

Consolidarea zonei afectate de alunecare se va face prin execuția de piloți forți cu diametrul D=1080 mm și lungimea L=20.0m, încastrați într-un radier din beton C25/30 după cum urmează:

- de la km 26+426-26+476; L=50.0 m se vor realiza 2 radiere din beton C25/30 independente (stânga + dreapta) cu dimensiunile 2 x 3.00 m x 1.00m x 50.00 m. Cele 2 radiere vor fi solidarizate între ele cu grinzi de beton C25/30 (4.00 m x 0.7 m x 0.7 m) dispuse din 4.0 în 4.0 m. Piloții forți vor fi amplasați pe un singur rând dispuși din 4.0 m în 4.0 m inter ax.
- de la km. 26+476-26+551; L=75.0 m se vor realiza un singur radier din beton C25/30 (partea stângă) cu dimensiunea 5.00 m x 1.00 m x 75.00 m. Piloții forți sunt amplasați pe 2 rânduri la o distanță de 3.0 m inter ax și 4.0 m în lungul drumului într-un număr de 38 de bucați. Din 8,0 m în 8,0 m, printre piloții forți se execută drenuri de asanare și ranforsare a corpului drumului, cu adâncimea de 1,0 m. Umplutura drenantă în dren se realizează numai sub piloți și în corpul drumului, restul umpluturii necesare montării tubului de evacuare se va realiza cu pământ. Pe partea dreapta a drumului în zona de debleu se va executa o rigolă ranforsată din beton C30/37 și un dren longitudinal sub rigolă. La partea superioară a rigolei se vor executa drenuri \varnothing 110 mm în spic forate orizontal la echidistanță de 10.0 m pe o lungime de 12.0 m.

4. Lucrări de consolidare cu piloți forți \varnothing 1080 mm, L = 20.00 m la distanța de 4 m inter ax (km 28+532 – 29+197; L= 665.0 m).

Consolidarea zonei afectate de alunecare se va face prin execuția de piloți forți cu diametrul \varnothing =1080 mm și lungimea L=20.0 m, încastrați într-un radier din beton C25/30 (partea dreaptă) cu dimensiunea 5.00 m x 1.0m x 665 m. Piloții forți sunt amplasați pe 2 rânduri la o distanța de 3.0 m inter ax și 4.0 m în lungul drumului într-un număr de 332 de bucați. Din 8,0 m în 8,0 m, printre piloții forți se execută drenuri de asanare și ranforsare a corpului drumului, cu adâncimea de 1,0 m. Umplutura drenantă în dren se realizează numai sub piloți și în corpul drumului, restul umpluturii necesare montării tubului de evacuare se va realiza cu pământ. Pe partea dreaptă a drumului în zona de debleu se va executa o rigolă ranforsată din beton C30/37 și un dren longitudinal sub rigola. La partea superioară a rigolei se vor executa drenuri \varnothing 110 mm. în spic forate orizontal la echidistanță de 10,0 m. pe o lungime de 12,0 m.

5. Sisteme de protecție și stabilizare ale versanților/taluzurilor cu plase ancorate

Structurile flexibile de stabilizare ale pantelor predispuse la degradare sunt destinate stabilizării versanților; aceasta soluție tehnică se va folosi în zona de debleu .

Urmare celor precizate, supunem aprobării Consiliului Județean Vâlcea caracteristicile și principalii indicatori tehnico - economici rezultați, la faza: Studiul de fezabilitate pentru obiectivul „Modernizare DJ 678 Limita Jud. Olt - Drăgoești - Casa Veche -Drăgioiu - Galicea - Bratia - Cremenari - Bercioiu - Ruda - Bârsești -Barza - Budești (DN7), județul Vâlcea”, județul Vâlcea

PRINCIPALII INDICATORI TEHNICO-ECONOMICI AI INVESTITIEI

- TITULAR: Județul Vâlcea prin Consiliul Județean Vâlcea
- BENEFICIAR: Județul Vâlcea
- PROIECTANT : SC MAXIDESIGN SRL București
- AMPLASAMENT: drumul județean DJ 678 Limita Jud. Olt - Drăgoești - Casa Veche -Drăgioiu - Galicea - Bratia - Cremenari - Bercioiu - Ruda - Bârsești -Barza - Budești (DN7).0, județul Vâlcea”
- FAZA DE PROIECTARE : Studiul de fezabilitate

1.Valoarea totală: 1 euro =4,5172 lei	mii lei mii euro	152.456,819 33.750,292
din care construcții – montaj	mii lei mii euro	133.985,395 29.661,161
2.Esalonarea investiției		
An I	mii lei	38.114,205
An II	mii lei	60.982,728
An III	mii lei	53.359,887
3.Capacități		
- lungime drum modernizat	m	38.554,000
- suprafață drum modernizat	m ²	265.200,000
- suprafață străzi laterale amenajate	m ²	24.540,000
din care :		
• suprafață UAT Vâlcea	m ²	10.081,000
• suprafață UAT comune	m ²	14.459,000
- lungime șanțuri pereate	m	48.517,000
- lungime șanțuri pământ	m	18.242,000
- alte tipuri de rigole	m	2.977,000
- rigolă carosabilă	m	1.334,000
- poduri	buc.	23,000

- rigolă carosabilă	m	1.334,000
- poduri	buc.	23,000
- accese la proprietăți din care :	buc.	1.691,000
• podețe noi	buc.	100,000
• podețe modernizate	buc.	1.591,000
- podețe laterale din care:	buc.	189,000
• podețe noi	buc.	107,000
• podețe modernizate	buc.	73,000
• podețe menținute	buc.	4,000
• amenajate cu rigolă carosabilă	buc.	5,000
- podețe transversale din care:	buc.	83,000
• reparații și extindere	buc.	5,000
• podețe menținute	buc.	9,000
• podețe noi	buc.	31,000
• podețe modernizate	buc.	38,000
- stații autobus	buc.	35,000
- parcări	m ²	1.507,000
- trotuare	m ²	22.320,600
- piste cicliști	km.	1,281
- parapet metalic	m ²	5.675,000
- indicatoare de circulație	m ²	1.614,00
- semnalizare orizontală	km.	115,760
4.Durata de realizare	luni	36

FACTORI DE RISC

Obiectivul se va proteja cu respectarea reglementărilor tehnice privind Codul de proiectare seismică – indicativ P100-2013.

FINANȚAREA INVESTIȚIEI

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

PREȘEDINTE,

Constantin RĂDULESCU



Prenume , Nume	Funcția	Semnătura	Data
Întocmit : Nicușor Păușescu	consilier		31.05.2017

ONSILIUL JUDEȚEAN VÂLCEANr. 7467 din 06 iunie 2017**DE ACORD****VICEPREȘEDINTE,**
Adrian BUȘU**RAPORT DE SPECIALITATE**

la proiectul de hotărâre privind aprobare documentației tehnico-economice faza: studiu de fezabilitate „Modernizare DJ 678 Limită Județ Olt – Drăgoiești - Casa Veche - Galicea - Bratia - Cremenari - Bercioiu - Ruda - Bârsești -Barza - Budești (DN7), județul Vâlcea”


Prin expunerea de motive nr. 7466 din 06.06.2017, se propune adoptarea proiectului de hotărâre privind aprobarea documentației tehnico - economice, faza: Studiul de fezabilitate „Modernizare DJ 678 Limită Județ Olt – Drăgoiești - Casa Veche - - Galicea - Bratia - Cremenari - Bercioiu - Ruda - Bârsești -Barza - Budești (DN7)”, 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 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
Întocmit : Nicușor Păușescu	consilier		31.05.2017