

ROMÂNIA

CONSILIUL JUDEȚEAN VÂLCEA

PROIECT

HOTĂRÂRE

privind aprobarea documentației tehnico – economice, faza: „Documentație de avizare a lucrărilor de intervenție” și a indicatorilor tehnico – economici ai obiectivului de investiții „Reabilitare și modernizare DJ 658 Gura Văii - Malu Vârtop - Hotarele - Muereasca - Găvănești - Mănăstirea Frăsinei, km 0+000 - 13+400”, județul Vâlcea

Consiliul Județean Vâlcea, întrunit în ședința ordinară din data de aprilie 2018, 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 sub nr.5198 din 18 aprilie 2018;

Luând în considerare Raportul de specialitate al Direcției Tehnice, înregistrat sub nr.5199 din 18 aprilie 2018, precum și avizele comisiilor de specialitate;

În conformitate cu prevederile art.91 alin.(1) lit.b) și alin.(3 lit.f) și art.126 din Legea administrației publice locale nr.215/2001, republicată, cu modificările și completările ulterioare, 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 intervenție” și a indicatorilor tehnico - economici ai obiectivului de investiții „Reabilitare și modernizare DJ 658 Gura Văii - Malu Vârtop - Hotarele - Muereasca - Găvănești - Mănăstirea Frăsinei, km 0+000 - 13+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 Generale 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

Constantin RĂDULESCU



**AVIZAT PENTRU LEGALITATE
SECRETAR AL JUDEȚULUI,**

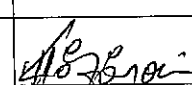
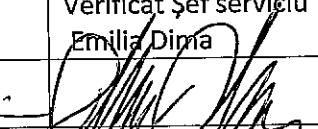

Daniela CALIANU

**AVIZAT
DIRECTOR GENERAL,**


Bogdan LASTUN

Râmnicu Vâlcea,

Nr. ____ din _____ 2018

Prenume, Nume	Funcția	Semnătura	Verificat Șef serviciu Emilia Dima	Data
Întocmit: Maria Lăzăroiu/2ex.	Consilier juridic			19.04.2018

INDICATORII TEHNICO – ECONOMICI
 ai obiectivului de intervenții: „Reabilitare și modernizare DJ 658 Gura
 Văii - Malu Vârtop - Hotarele - Muereasca - Găvănești - Mănăstirea
 Frăsinei, km 0+000 - 13+400”, județul Vâlcea

TITULAR: Județul Vâlcea prin Consiliul Județean Vâlcea

BENEFICIAR: Județul Vâlcea

PROIECTANT: SC RIONVIL SRL

AMPLASAMENT: intravilanul și extravilanul localităților Bujoreni și Muereasca, județul Vâlcea

FAZA DE PROIECTARE: Documentație de avizare a lucrărilor de intervenție

1. Valoarea totală:	lei	57.212.839,17
din care : Construcții – montaj:	lei	49.994.872,14
2. Capacități:		
- refacere sistem rutier	km	3,370
- reabilitare sistem rutier	km	9,800
- drumuri laterale	buc.	56
- șanț pereat	m	3.858
- șanț ranfort	m	644
- rigola de acostament	m	1.590
- rigolă carosabilă	m	7.732
- podeț tubular Ø 500 mm, L= 10,00 m	buc.	12
- podeț tubular Ø 1000 mm, L = 10,00 m	buc.	10
- amenajare podețe	buc.	67
- podeț acces proprietăți L= 5 m	buc.	70
- zid de sprijin h= 3,00 m	m	975
- zid sprijin h= 4 m	m	365
- gabioane	mc	7.000
- dren	m	1.784
- parapet capacitate ridicată	m	8.815
- consolidare poduri: km 1+750, km 2+700, km 5+300, km 6+450, km 7+050	buc.	5
- execuție pod la km 6+800:	m	12
- carosabil - 7, 8 m,		
- trotuare - 2x 1,5 m		
- execuție pod la km 7+610:	m	21

- carosabil - 7,8 m, - trotuare - 2x1,5 m - execuție pod la km 7+900:	m	21
- carosabil - 7,8 m, - trotuare - 2x1,5 m execuție pod la km 8+150:	m	21
- carosabil - 7,8 m, - trotuare - 2x1,5 m execuție pod la km 8+475:	m	21
- carosabil - 7,8 m, - trotuare - 2x1,5 m		
3. Durata de realizare:	luni	24

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 fonduri de la bugetul de stat prin bugetul Ministerului Dezvoltării Regionale și Administrației Publice, bugetul propriu al județului și alte fonduri legal constituite conform programului de investiții aprobat potrivit legii.

PREȘEDINTE,

Constantin RĂDULESCU



EXPUNERE DE MOTIVE

**privind: aprobarea documentației tehnico – economice, faza:
„Documentație de avizare a lucrărilor de intervenție” și a indicatorilor
tehnico – economici ai obiectivului de investiții „Reabilitare și
modernizare DJ 658 Gura Văii - Malu Vârtop - Hotarele - Muereasca -
Găvănești - Mănăstirea Frăsinei, km 0+000 - 13+400”, județul Vâlcea**

Obiectivul de investiții "Reabilitare și modernizare DJ 658 Gura Văii - Malu Vârtop - Hotarele - Muereasca - Găvănești - Mănăstirea Frăsinei, km 0+000 - 13+400", județul Vâlcea, a fost aprobat prin Ordinul ministrului dezvoltării regionale, administrației publice și fondurilor europene nr. 3615 din 12.07.2017 pentru a fi finanțat prin Programul național de dezvoltare locală, coordonat de Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației.

În vederea încheierii contractului multianual de finanțare, potrivit Ordinului nr. 1851/2013, republicat, privind aprobarea Normelor metodologice pentru punerea în aplicare a prevederilor OUG nr. 28/2013 pentru aprobarea Programului național de dezvoltare locală, trebuie să transmitem Ministerului Dezvoltării Regionale și Administrației Publice mai multe documente, printre care și hotărârea consiliului județean de aprobare a indicatorilor tehnico-economici.

Obiectivul de investiții este amplasat în intravilanul și extravilanul localităților Bujoreni și Muereasca, județul Vâlcea.

Starea tehnică a drumului județean 658, cu o lungime de 13,400 km, este medie spre rea. Drumul are îmbrăcămînți asfaltice pe toată lungimea.

Drumul prezintă burdușiri și faianțări ale îmbrăcămînții asfaltice,

Partea carosabilă nu este încadrată de borduri din beton și nici de trotuare pentru circulația pietonală în zonele de traversare a localităților. Acostamentele sunt înierbate, iar șanțurile de pământ sau pereate cu beton din ciment sunt colmatate și degradate. Totodată, pe acest drum nu există un sistem eficient de colectare și evacuare a apelor pluviale și nici un drenaj corespunzător al apelor de pe carosabil.

Drumul județean este traversat de un număr insuficient de podețe, unele în stare de funcționare dar neîntreținute, iar altele având timpanele distruse, pereurile crăpate, fiind colmatate de aluviuni și vegetație.

Drumul cuprinde pe întreg traseul un număr de 10 poduri din beton și beton armat, care prezintă degradări și sunt necesare efectuarea unor lucrări de consolidare, reabilitare și chiar construirea a două poduri.

Expertiza tehnică efectuată de Expertiza tehnică efectuată de dr. ing. Radu Luca și dr. ing. Mihai Ioan - Predescu precizează următoarele: Drumul județean clasă tehnică V, categoria de importanță C.

Descrierea constructivă la drum:

Lungimea drumului

Drumul județean DJ658 care se va moderniza și asfalta, în urma geometrizării traseului are o lungime totală de 13.170 m.

Sistemul rutier adoptat este următorul:

1. Pe sectoarele de drum cu tasări sau degradări de structură, refacere sistem rutier (L=3370m):

- decapare sistem rutier existent;
- strat de fundație din balast, grosime finală 30 cm conf. STAS 6400-84 ;
- strat de fundație din piatra spartă, în grosime de 25 cm, conf. SR EN 13242+A1 : 2008, STAS 6400-84;
- strat de legatura din BADPC20 în grosime de 6cm, conf. AND605, SR EN 13108-1;
- strat de uzură din beton asfaltic BA16, în grosime de 4 cm, conf. AND605, SR EN 13108-1

2. Pe restul drumului, sistem rutier:

- frezare strat asfalt existent;
- strat de fundație din piatra spartă, în grosime de 25 cm, conf. SR EN 13242+A1 : 2008, STAS 6400-84;
- strat de legatură BADPC20 în grosime de 6 cm, conf. AND605, SR EN 13108-1;
- strat de uzură din beton asfaltic BA16, în grosime de 4 cm, conf. AND605, SR EN 13108-1

3. Se vor executa casete cu lățimea de 2 m (L=9.800m), pe ambele părți ale drumului județean cu următorul sistem rutier:

- decapare sistem rutier existent;
- strat de fundație din balast, grosime finala 30 cm conf. STAS 6400-84 ;
- strat de fundație din piatră spartă, în grosime de 25 cm, conf. SR EN 13242+A1 : 2008, STAS 6400-84;
- geocompozit antifisură;
- strat de legatură BADPC20 în grosime de 6 cm, conf. AND605, SR EN 13108-1;
- strat de uzură din beton asfaltic BA16, în grosime de 4 cm, conf. AND605, SR EN 13108-1

Pentru declivități >7%, stratul de uzură se va executa din beton asfaltic rugos BAR16.

Drumuri laterale

Se vor amenaja un număr de 56 drumuri laterale pe o lungime de 10 m și intersecțiile aferente cu același sistem rutier ca al drumului.

Din totalul drumurilor laterale 3 buc. se vor amenaja doar prin așternerea stratului de uzura BA16 în grosime de 4cm.

Scurgerea apelor

Șanțuri

Pentru protejarea platformei drumului de eroziunile cauzate de apele pluviale de pe terenurile adiacente s-au prevăzut șanțuri pereate în lungime totală de 3858 m, șanț ranfot în lungime de 644 m, rigole carosabile $L=7732$ m și rigole de acostamente în lungime de 1590 m, descărcarea lor făcându-se prin podețe către văile existente.

Dispozitivele de scurgere a apelor se vor executa pe o parte sau pe ambele părți ale drumului în funcție de necesitate.

Podete

Pentru asigurarea scurgerii apelor în sens longitudinal și transversal (cu descărcare în văile existente), s-au prevăzut podețe tubulare noi $\varnothing 500$ mm, $L = 10,00$ m (12 buc.-la drumurile laterale) și $\varnothing 1000$ mm, $L = 10,00$ m (10 buc.).

De asemenea se vor amenaja (execuție timpane, camera de cadere, prelungiri, pereere albie amonte și aval pe 25m) și decolmata 67 buc. podețe existente.

Amenajări torenți

Se vor amenaja torenții existenți (17 buc.) prin execuția de praguri de beton atât în amonte cât și în aval de podețele existente.

Accese la proprietăți

Pentru accesul la proprietăți se vor realiza 70 podețe tip dala, $L=5,00$ m. În urma lucrărilor de reabilitare a drumului județean vor fi aduse la cotă căminele de utilități existente.

Se vor amenaja 9 stații de autobuz în suprafață de 45mp/buc.

Consolidare terasamente

Zid de sprijin

Pentru consolidarea versanților adiacenți drumului, se vor executa ziduri de sprijin din beton monolit, fundate direct, cu înălțimea elevației de 3,00 m și 4,00m.

Fundația zidurilor de sprijin va fi realizată din beton C16/20 iar elevația din beton C20/25.

Săpăturile se vor realiza cu sprijiniri. În momentul atingerii cotei de fundare se va stabili natura terenului de fundare în prezența geotehnicianului și a proiectantului. Nu se vor ține săpăturile deschise, betonul de fundație se va turna bine vibrat, aderent la pereții gropii de fundare.

Barbacanele se vor poza pe un rand, conform plansei, nivelul cunetei creând posibilitatea preluării apelor subterane, pentru a putea fi drenate corespunzător. Apa preluată de barbacane va fi preluată prin conducta de PVC cu diametrul de 110 mm, pozată la limita rostului elevație-fundație.

Conducta de preluare a apei, va fi pozată cu panta de 2% și va asigura îndepărtarea apei din zona zidului de sprijin.

Pentru evitarea infiltrării apelor, se va izola partea din spate a zidului de sprijin prin realizarea unei hidroizolații. Pentru evitarea contaminării zidăriei din piatră s-a prevăzut filtru din geotextil. Drenul va fi etanseizat cu dop din argilă compactata cu maiul.

Dren

Pentru preluarea și îndepărtarea apelor care se infiltrează în teren, se va executa dren fund de șanț pe lungimea totală $L=1784,00$ m, cu adâncimea de 1,20 m și lățimea de 0,80 m. Drenul este prevăzut cu un tub riflat de dren cu $D=110$ mm. Conturul drenului este prevăzut cu un filtru geotextil pentru prevenirea contaminării materialului granular din dren.

Fundatie adâncită

În vederea asigurării lățimii părții carosabile și a stabilității structurii rutiere, s-a prevăzut fundație adâncită cu $H=2,50$ m, în lungime totală de 1403 m.

Gabioane

S-au prevăzut apărări de mal din gabioane tip G1, G1,5 și G2, așezate pe saltea de 5,00m, pe o lungime totală de 1000m.

Protecție taluz

Pentru asigurarea protejării taluzelor, se va executa protecție cu geocelule (9celule/mp) în suprafață totală 1300 mp, umplute cu pământ vegetal, care se vor însămânța și planta cu salcâmi.

Semnalizare rutieră și siguranța circulației

Au fost prevăzute un număr de 150 indicatoare de circulație precum și 8815 m parapeti metalici de tip H2 (parapet capacitate ridicată).

Se vor monta 13 borne kilometrice metalice și 118 buc. borne hectometrice.

La terminarea lucrărilor, în vederea asigurării siguranței și reglementării circulației rutiere se vor face lucrări de marcaje rutiere conform STAS 1848/7 din 2004.

Profilul longitudinal

Profilul longitudinal al drumului - este secțiunea verticală prin axa drumului, desfășurată pe un plan vertical, conținând atât linia roșie cât și linia neagră și o serie de date necesare execuției.

La proiectarea liniei roșii se va respecta STAS 863/85 în ceea ce privește pasul de proiectare și curbele de racordare în plan vertical, corectându-se astfel denivelările existente și conferind sectorului supus modernizării și asfaltării un confort net superior celui existent.

Se vor avea în vedere următoarele aspecte:

- evitarea declivităților cu valori peste cele maxime admise sau sub cele minime, pentru asigurarea scurgerii apelor pluviale;
- evitarea frângerii frecvente a liniei roșii;
- se va evita proiectarea liniei roșii în palier, pentru a asigura scurgerea apelor în lungul traseului;

La proiectarea liniei roșii se vor avea în vedere punctele de cotă obligată, cum ar fi podurile, podețele și racordurile cu alte drumuri.

Profil transversal tip

Elementul principal dintr-un profil transversal îl constituie partea carosabilă destinată circulației vehiculelor, dispusă pe un sistem rutier alcătuit și

dimensionat în așa fel încât să preia solicitările din trafic și condiții climatice pe o durată determinată în limita deformațiilor admisibile.

Pentru traseul proiectat a fost ales următorul profil transversale tip conform Ordonanței 43/97:

- lățimea părții carosabile 2 x 2,75 m;
- lățimea acostamentelor 2 x 0,75 m (din care 2 x 0,25 m banda de incadrare pe L=9800 m);
- lățimea platformei 7,00 m;
- profilul transversal tip în aliniament va fi sub formă de acoperiș cu panta de 2,5%;
- acostamente cu panta de 4% ;
- sant pereat, rigolă carosabilă, șanț ranfort sau rigolă carosabilă pe o parte sau pe ambele parti ale drumului

În zonele în care limita de proprietate nu permite execuția acostamentului cu lățimea de 75 cm, acesta va avea lățime variabilă în funcție de limita de proprietate.

Descrierea constructivă la poduri:

1. Pod km 1+750

Consolidare pod cu menținere la clasa E de încărcare convoi (A30, V80), cu asigurarea unui gabarit de circulație de 7,80 m și două trotuare de 1,50 m util:

Suprastructura:

- Desfacerea căii și a stratului suport hidroizolație;
- Demolare grinda parapet și demontare umplutură trotuare;
- Curățare betoane degradate și exfoliate;
- Curățarea prin sablare a betoanelor segregate superficial și a armăturilor vizibile și ruginite;
- Refacere strat suport hidroizolație
- Reparații intrados cu mortare speciale intrados;
- Protecție și tratare betoane cu vopsele speciale pe întreaga suprafață a suprastructurii;
- Montare guri de scurgere;

Sistemul rutier (calea):

- Beton asfaltic cilindrat tip MAS16m - 4cm ;
- Beton asfaltic cilindrat tip BAP16m - 4cm;
- Protecție hidroizolație BA8 - 3cm;
- Hidroizolație din membrana bituminoasă de min.4mm, realizat într-un singur strat.
- Delimitare pietoni cu parapet metalic - nivel de siguranță H4b;
- Montare parapet pietonal - mână curentă zincată.
- Montare rosturi de dilatație etanșe ce vor asigura un suflu (-25...+25mm);
- Semnalizarea rutieră definitivă la pod și rampe de acces;

Infrastructura:

- Desfacere sistem rutier din zona culei și rampe de acces;
- Reparații elevații culei prin torcret cu plașa min 5 cm C30/37 și aplicare vopsele de protecție;

- Dacă la desfacere sistem rutier pe rampe se constată lipsa plăcilor de racordare se vor amenaja culeele pentru montarea plăcilor de racordare cu lungime de 3.00 m;

- Executie dispozitive antiseismice

Racordări cu terasamentele și albie:

-Amenajarea acostamentelor și a platformei drumului la secțiunea podului;

-Reamenajare sferturi de con cu pereu de beton, scări de acces, (și casiuri la culee C1);

-Montare parapeti metalici direcționali pe rampe 24,00 m (cu asigurarea accesului la drumurile laterale);

-Curățare, decolmatare și degajare albie pe 6 lungimi de pod.

2. Pod km 2+700

Consolidare pod cu menținere la clasa E de încărcare convoi (A30, V80), cu asigurarea unui gabarit de circulație de 7,80m și două trotuare de 1.00m util:

Suprastructura:

-Desfacerea căii și a stratului suport hidroizolație;

-Demolare grindă parapet și demontare umplutură trotuare;

-Curățare betoane degradate și exfoliate;

-Curățarea prin sablare a betoanelor segregate superficial și a armăturilor vizibile și ruginite;

-Refacere strat suport hidroizolație

-Reparații intrados cu mortare speciale intrados;

-Protecție și tratare betoane cu vopsele speciale pe întreaga suprafață a suprastructurii;

-Montare guri de scurgere;

Sistemul rutier (calea):

- Beton asfaltic cilindrat tip MAS16m - 4cm ;

- Beton asfaltic cilindrat tip BAP16m - 4cm;

- Protecție hidroizolație BA8 - 3cm;

- Hidroizolație din membrana bituminoasa de min.4mm, realizat într-un singur strat.

- Delimitare pietoni cu parapet metalic - nivel de siguranță H4b;

- Montare parapet pietonal - mâna curentă zincată.

- Montare rosturi de dilatație etanșe ce vor asigura un suflu (-25..+25mm);

- Semnalizarea rutieră definitivă la pod și rampe de acces;

Infrastructura:

-Desfacere sistem rutier din zona culei și rampe de acces;

-Reparații elevații culei prin torcret cu plasă min 5cm C30/37 și aplicare vopsele de protecție;

-Dacă la desfacere sistem rutier pe rampe se constată lipsa plăcilor de racordare se vor amenaja culeele pentru montarea plăcilor de racordare cu lungime de 3,00 m;

-Execuție dispozitive antiseismice;

Racordări cu terasamentele și albie:

-Amenajarea acostamentelor și a platformei drumului la secțiunea podului;

- Reamenajare sferturi de con cu pereu de beton, scări de acces, (și casiuri la culee C1);
- Montare parapeti metalici direcționali pe rampe 24,00m (cu asigurarea accesului la drumurile laterale);
- Curățare, decolmatare și degajare albie pe 6 lungimi de pod.

3. Pod km 5+300

Consolidare pod cu menținere la clasa E de încărcare convoi (A30, V80), cu asigurarea unui gabarit de circulație de 7,80 m și doua trotuare de 1,00m util:

Suprastructura:

- Desfacerea căii și a stratului suport hidroizolație;
- Demolare grinda parapet și demontare umplutura trotuare;
- Curățare betoane degradate și exfoliate;
- Execuție găuri de aerisire fâșii;
- Reparați intrados cu mortare speciale intrados și consolidare fâșii cu benzi de carbon;
- Curățarea prin sablare a betoanelor segregate superficial și a armăturilor vizibile și ruginite;
- Execuție placă de suprabetonare min. 15 cm din beton C35/45 și armătura BST500
- Refacere strat suport hidroizolație
- Protecție și tratare betoane cu vopsele speciale pe întreaga suprafață a suprastructurii

Sistemul rutier (calea):

- Beton asfaltic cilindrat tip MAS16m - 4cm ;
- Beton asfaltic cilindrat tip BAP16m - 4cm;
- Protecție hidroizolație BA8 - 3cm;
- Hidroizolație din membrană bituminoasă de min. 4mm, realizat într-un singur strat.
- Delimitare pietoni cu parapet metalic - nivel de siguranță H4b;
- Montare parapet pietonal - mână curenta zincată.
- Montare rosturi de dilatație etanșe ce vor asigura un suflu (-10..+10mm);
- Semnalizarea rutiera definitivă la pod și rampe de acces;

Infrastructura:

- Desfacere sistem rutier din zona culei și rampe de acces;
- Reparați elevații culei prin cămășuire min. 15cm C30/37 și aplicare vopsele de protecție;
- Consolidare rost elevație-fundații prin „subzidire”.
- Dacă la desfacere sistem rutier pe rampe se constată lipsa plăcilor de racordare se vor amenaja culeele pentru montarea plăcilor de racordare cu lungime de 3,00m;

Racordari cu terasamentele si albie:

- Amenajarea acostamentelor și a platformei drumului la secțiunea podului;
- Execuție aripi din beton adaptate la secțiunea de scurgere a pârâului;
- Montare parapeti metalici direcționali pe rampe 24,00m (cu asigurarea accesului la drumurile laterale);
- Curățare, decolmatare și degajare albie pe 6 lungimi de pod.

4. Pod km 6+450

Consolidare pod cu mentinere la clasa E de încărcare convoi (A30, V80), cu asigurarea unui gabarit de circulație de 7,80 m și două trotuare de 1,0 m util:

Suprastructura:

- Desfacerea căii și a stratului suport hidroizolație;
- Demolare grinda parapet și demontare umplutură trotuare;
- Curățare betoane degradate și exfoliate;
- Execuție găuri de aerisire fâșii;
- Reparații intrados cu mortare speciale intrados și consolidare fâșii cu benzi de carbon;
- Curățarea prin sablare a betoanelor segregate superficial și a armăturilor vizibile și ruginite;
- Execuție placă de suprabetonare min. 15cm din beton C35/45 și armatură BST500;
- Refacere strat suport hidroizolație;
- Protecție și tratare betoane cu vopsele speciale pe întreaga suprafață a suprastructurii;
- Montare guri de scurgere;

Sistemul rutier (calea):

- Beton asfaltic cilindrat tip MAS16m - 4cm ;
- Beton asfaltic cilindrat tip BAP16m - 4cm;
- Protecție hidroizolație BA8 - 3cm;
- Hidroizolație din membrană bituminoasă de min.4mm, realizat într-un singur strat;
- Delimitare pietoni cu parapet metalic - nivel de siguranță H4b;
- Montare parapet pietonal - mână curentă zincată.
- Montare rosturi de dilatație etanșe ce vor asigura un suflu (-10..+10mm);
- Semnalizarea rutiera □efinitive la pod si rampe de acces;

Infrastructura:

- Desfacere sistem rutier din zona culei și rampe de acces;
- Reparații elevații culei prin cămășiuire min. 15cm C30/37 și aplicare vopsele de protecție;
- Consolidare rost elevație-fundații prin „subzidire”.
- Dacă la desfacere sistem rutier pe rampe se constată lipsa plăcilor de racordare se vor amenajaculeele pentru montarea plăcilor de racordare cu lungime de 3,00 m;

Racordari cu terasamentele și albie:

- Amenajarea acostamentelor și a platformei drumului la secțiunea podului;
- Execuție sferturi de con adaptate la lucrările de consolidare albie;
- Montare parapeteți metalici direcționali pe rampe 24,00 m (cu asigurarea accesului la drumurile laterale);
- Curățare, decolmatare și degajare albie pe 6 lungimi de pod.

5. Pod km 6+800

Execuție pod nou

Din lipsă de spațiu pentru un gabarit normal de 7,80m carosabil, se va propune asigurarea minimă a unei căi de 5,50 m carosabil și doua trotuare de 1,0 m util.

Podul nou se va dimensiona la convoi LM1 de încărcare, conform SR EN 1991-2/2004.

Soluția propusă este un pod din beton armat cu o singură deschidere simplu rezemat ce va traversa oblic sub un unghi de 60 grade pârâul amenajat, cu o deschidere de 12,00 m, asigurând un gabarit de 5,50 m carosabil și 2 trotuare de 1,50 m util. Infrastructurile culei - masive fondate direct din beton armat.

Suprastructura:

Grinzi cu corzi aderente tip "⊥" L=8,00m h=0,42m, aranjate joantiv 14 bucăți în secțiune care vor conlucra la partea superioara prin intermediul unei plăci de suprabetonare din beton armat C35/45 cu armătură BST500S.

Sistemul rutier (calea):

- Beton asfaltic cilindrat tip MAS16m - 4cm ;
- Beton asfaltic cilindrat tip BAP16m - 4cm;
- Protecție hidroizolație BA8 - 3cm;
- Hidroizolație din membrană bituminoasă de min.4mm, realizată într-un singur strat.
- Delimitare pietoni cu parapet metalic - nivel de siguranta H4b;
- Montare parapet pietonal - mână curentă zincată.
- Semnalizarea rutiera definitivă la pod și rampe de acces;

Infrastructură (culei):

- Culeele sunt de greutate și se vor executa din beton armat.
- Fundațiile sunt directe, fondate pe un strat bun de fundare.
- Elevațiile sunt masive armate la partea superioară: banchetă de rezemare, ziduri de gardă și ziduri întoarse.
- Zidurile întoarse sunt scurte de 1.00m.
- Conform schemă statică podul este grindă simplu rezemată, cu o deschidere de 8,00 m și a fost prevăzut cu rezemarea grinzile pe mortar de ciment 2 cm.
- Rosturile de dilatație dintre suprastructură și culei sunt prevăzute de 20mm (-10..+10mm).

Racordari cu terasamentele:

- Trecerea de la mediul rigid pe pod la mediu elastic pe drum se va realiza prin intermediul plăcilor de racordare scurte L=3.00m.
- Se vor reface și adapta local zidurile de suținere maluri albie.

Albie:

Principalele lucrări de intervenție asupra secțiunii de scurgere sunt: indepartare vegetație, decolmatare și reprofilare albie pe 6 lungimi de pod (trei amonte și trei aval).

6. Pod km 7+050

Consolidare pod cu menținere la clasa E de încărcare convoi (A30, V80), cu asigurarea unui gabarit de circulație de 7,80 m și doua trotuare de 1,50m util:

Suprastructura:

- Desfacerea căii și a stratului suport hidroizolație;
- Demolare grinda parapet și demontare umplutură trotuare;

- Curățare betoane degradate și exfoliate;
- Execuție găuri de aerisire fâșii;
- Reparații intrados cu mortare speciale intrados și consolidare fâșii cu benzi de carbon;
- Curățarea prin sablare a betoanelor segregate superficial și a armăturilor vizibile și ruginite;
- Execuție placa de suprabetonare min 15cm din beton C35/45 și armatura BST500;
- Refacere strat suport hidroizolație;
- Protecție și tratare betoane cu vopsele speciale pe întreaga suprafață a suprastructurii;
- Montare guri de scurgere;

Sistemul rutier (calea):

- Beton asfaltic cilindrat tip MAS16m - 4cm ;
- Beton asfaltic cilindrat tip BAP16m - 4cm;
- Protecție hidroizolație BA8 - 3cm;
- Hidroizolație din membrană bituminoasă de min.4mm, realizat într-un singur strat.
- Delimitare pietoni cu parapet metalic - nivel de siguranță H4b;
- Montare parapet pietonal - mână curentă zincată.
- Montare rosturi de dilatație etanșe ce vor asigura un suflu (-10..+10mm);
- Semnalizarea rutiera definitivă la pod și rampe de acces;

Infrastructura:

- Desfacere sistem rutier din zona culei și rampe de acces;
- Reparații elevații culei prin cămășiuire min. 15 cm C30/37 și aplicare vopsele de protecție;
- Dacă la desfacere sistem rutier pe rampe se constată lipsa plăcilor de racordare se vor amenaja culeele pentru montarea plăcilor de racordare cu lungime de 3,00m;

Racordări cu terasamentele și albie:

- Amenajarea acostamentelor și a platformei drumului la secțiunea podului;
- Execuție sferturi de con adaptate la lucrările de consolidare albie;
- Montare parapeți metalici direcționali pe rampe 24,00m (cu asigurarea accesului la drumurile laterale);
- Curățare, decolmatare și degajare albie pe 6 lungimi de pod.

7. Pod km 7+610

Execuție pod nou

Din lipsă de spațiu pentru un gabarit normal de 7,80 m carosabil, se va propune asigurarea minimă a unei căi de 5,50 m carosabil și doua trotuare de 1,0 m util.

Podul nou se va dimensiona la convoi LM1 de încărcare, conform SR EN 1991-2/2004.

Soluția propusă este un pod din beton armat cu o singură deschidere simplu rezemat adaptat la oblicitatea maximă permisă pentru grinzi tip „T” unghi de 70 grade.

Deschiderea propusă este de 21,00 m ce va asigura un gabarit de 5,50m carosabil și 2 trotuare de 1,50m util. Infrastructurile culei - masive fundate direct din beton armat.

Suprastructura:

Grinzi cu corzi aderente tip "T" L=21,00m h=0,93m, aranjate joantiv 7 bucăți în secțiune care vor conlucra la partea superioară prin intermediul unei plăci de suprabetonare din beton armat C35/45 cu armatură BST500S de minim 15cm.

Sistemul rutier (calea):

- Beton asfaltic cilindrat tip MAS16m - 4cm ;
- Beton asfaltic cilindrat tip BAP16m - 4cm;
- Protecție hidroizolație BA8 - 3cm;
- Hidroizolație din membrană bituminoasă de min.4mm, realizată într-un singur strat.
- Delimitare pietoni cu parapet metalic - nivel de siguranță H4b;
- Montare parapet pietonal - mână curentă zincată.
- Semnalizarea rutieră definitivă la pod și rampe de acces;

Infrastructură (culei):

- Culeele sunt de greutate și se vor executa din beton armat.
- Fundățiile sunt directe, fundate pe un strat bun de fundare.
- Elevațiile sunt masive armate la partea superioara: bancheta de rezemare, ziduri de gardă și ziduri întoarse.
- Zidurile întoarse sunt de 4,00m.
- Conform schemă statică podul este grinda simplu rezemată, cu o deschidere de 21,00 m și a fost prevăzut cu rezemarea grinzile pe aparate de reazem tip 3 fixe și tip 4 mobile.
- Rosturile de dilatație dintre suprastructură și culei sunt prevăzute de 50 mm (-25..+25mm).

Racordari cu terasamentele:

Trecerea de la mediul rigid pe pod la mediu elastic pe drum se va realiza prin intermediul plăcilor de racordare scurte L=3,00m.

Racordarea între zidurile de sprijin existente din gabioane și pod se vor face prin intermediul aripilor de beton.

Albie:

Principalele lucrări de intervenție asupra secțiunii de scurgere sunt: îndepărtare vegetație, decolmatare și reprofilare albie pe 6 lungimi de pod (trei amonte și trei aval).

8. Pod km 7+900

Executie pod nou

Din lipsă de spațiu pentru un gabarit normal de 7,80m carosabil, se va propune asigurarea minimă a unei căi de 5,50m carsabil și doua trotuare de 1,0 m util.

Podul nou se va dimensiona la convoi LM1 de încărcare, conform SR EN 1991-2/2004.

Soluția propusă este un pod din beton armat cu o singura deschidere simplu rezemat adaptat la oblicitatea maximă permisă pentru grinzi tip „T” unghi de 70 grade.

Deschiderea propusă este de 21,00 m ce va asigura un gabarit de 5,50m carosabil și 2 trotuare de 1,50m util. Infrastructurile culei - masive fundate direct din beton armat.

Suprastructura:

Grinzi cu corzi aderente tip "T" L=21,00 m h=0,93m, aranjate joantiv 7 bucăți în secțiune care vor conlucra la partea superioară prin intermediul unei plăci de suprabetonare din beton armat C35/45 cu armătură BST500S de minim 15 cm.

Sistemul rutier (calea):

- Beton asfaltic cilindrat tip MAS16m - 4cm ;
- Beton asfaltic cilindrat tip BAP16m - 4cm;
- Protecție hidroizolație BA8 - 3cm;
- Hidroizolație din membrană bituminoasă de min.4mm, realizata într-un singur strat.
- Delimitare pietoni cu parapet metalic - nivel de siguranță H4b;
- Montare parapet pietonal - mână curentă zincată.
- Semnalizarea rutieră definitivă la pod și rampe de acces;

Infrastructură (culei):

- Culeele sunt de greutate și se vor executa din beton armat.
- Fundațiile sunt directe, fundate pe un strat bun de fundare.
- Elevațiile sunt masive armate la partea superioară: banchetă de rezemare, ziduri de gardă și ziduri întoarse.
- Zidurile întoarse sunt de 6,00m pentru culee (DN7) și 1,00m pentru culee (Mânăstirea Frăsinei).
- Conform schemă statică podul este grinda simplu rezemată, cu o deschidere de 21,00m și a fost prevăzut cu rezemarea grinzile pe aparate de reazem tip 3 fixe și tip 4 mobile.
- Rosturile de dilatație dintre suprastructură și culei sunt prevăzute de 50 mm (-25..+25mm).

Racordări cu terasamentele:

- Trecerea de la mediul rigid pe pod la mediu elastic pe drum se va realiza prin intermediul plăcilor de racordare scurte L=3,00m.
- Racordarea între zidurile de sprijin existente din gabioane și pod se vor face prin intermediul aripilor de beton.

Albie:

Principalele lucrări de intervenție asupra secțiunii de scurgere sunt: îndepărtare vegetație, decolmatare și reprofilare albie pe 6 lungimi de pod (trei amonte și trei aval).

9. Pod km 8+150

Execuție pod nou

Din lipsă de spațiu pentru un gabarit normal de 7,80 m carosabil, se va propune asigurarea minimă a unei căi de 5,50 m caorsabil și două trotuare de 1,0 m util.

Podul nou se va dimensiona la convoi LM1 de încărcare, conform SR EN 1991-2/2004.

Soluția propusă este un pod din beton armat cu o singură deschidere simplu rezemat adaptat la oblicitatea maximă permisă pentru grinzi tip „T” unghi de 70grade.

Deschiderea propusă este de 21,00m ce va asigura un gabarit de 5,50m carosabil și 2 trotuare de 1,50m util.

Infrastructurile culei - masive fundate direct din beton armat.

Suprastructura:

Grinzi cu corzi aderente tip "T" L=21,00m h=0,93m, aranjate joantiv 7 bucăți în secțiune care vor conlucra la partea superioară prin intermediul unei plăci de suprabetonare din beton armat C35/45 cu armatură BST500S de minim 15cm.

Sistemul rutier (calea):

- Beton asfaltic cilindrat tip MAS16m - 4cm ;
- Beton asfaltic cilindrat tip BAP16m - 4cm;
- Protecățe hidroizolație BA8 - 3cm;
- Hidroizolație din membrană bituminoasă de min.4mm, realizată într-un singur strat.

-Delimitare pietoni cu parapet metalic - nivel de siguranță H4b;

-Montare parapet pietonal - mână curentă zincată.

-Semnalizarea rutieră definitivă la pod și rampe de acces;

Infrastructură (culei):

-Culeele sunt de greutate și se vor executa din beton armat.

-Fundațiile sunt directe, fundate pe un strat bun de fundare.

-Elevațiile sunt masive armate la partea superioară: bancheta de rezemare, ziduri de gardă și ziduri întoarse.

-Zidurile întoarse sunt de 3,00m pentru culee (DN7) și 2,00m pentru culee (Mânăstirea Frăsinei).

-Conform schemă statică podul este grinda simplu rezemată, cu o deschidere de 21,00 m și a fost prevăzut cu rezemarea grinzile pe aparate de reazem tip 3 fixe și tip 4 mobile.

-Rosturile de dilatație dintre suprastructură și culei sunt prevăzute de 50mm (-25..+25mm).

Racordări cu terasamentele:

-Trecerea de la mediul rigid pe pod la mediu elastic pe drum se va realiza prin intermediul plăcilor de racordare scurte L=3.00m.

-Racordarea între zidurile de sprijin existente și pod se vor face prin intermediul aripilor de beton.

Albie:

Principalele lucrări de intervenție asupra secțiunii de scurgere sunt: îndepărtare vegetație, decolmatare și reprofilare albie pe 6 lungimi de pod (trei amonte și trei aval).

10. Pod km 8+475

Execuție pod nou

Din lipsă de spațiu pentru un gabarit normal de 7,80 m carosabil, se va propune asigurarea minimă a unei căi de 5,50 m caorsabil și două trotuare de 1,0 m util.

Podul nou se va dimensiona la convoi LM1 de încărcare, conform SR EN 1991-2/2004.

Soluția propusă este un pod din beton armat cu o singură deschidere simplu rezemat normal pe cursul apei.

Deschiderea propusă este de 21,00m ce va asigura un gabarit de 5,50m carosabil și 2 trotuare de 1,50m util.

Infrastructurile culei - masive fundate direct din beton armat.

Suprastructura:

Grinzi cu corzi aderente tip "T" L=21,00m h=0,93m, aranjate joantiv 7 bucăți în secțiune care vor conlucra la partea superioară prin intermediul unei plăci de suprabetonare din beton armat C35/45 cu armatură BST500S de minim 15cm.

Sistemul rutier (calea):

- Beton asfaltic cilindrat tip MAS16m - 4cm ;
- Beton asfaltic cilindrat tip BAP16m - 4cm;
- Protecție hidroizolație BA8 - 3cm;
- Hidroizolație din membrană bituminoasă de min.4mm, realizată într-un singur strat.
- Delimitare pietoni cu parapet metalic - nivel de siguranță H4b;
- Montare parapet pietonal - mână curentă zincată.
- Semnalizarea rutieră definitivă la pod și rampe de acces;

Infrastructură (culei):

- Culeele sunt de greutate și se vor executa din beton armat.
- Fundațiile sunt directe, fundate pe un strat bun de fundare.
- Elevațiile sunt masive armate la partea superioară: bancheta de rezemare, ziduri de gardă și ziduri întoarse.
- Zidurile întoarse sunt de 3,00m. Conform schemă statică podul este grinda simplu rezemată, cu o deschidere de 21,00 m și a fost prevăzut cu rezemarea grinzile pe aparate de rezem tip 3 fixe și tip 4 mobile.
- Rosturile de dilatație dintre suprastructură și culei sunt prevăzute de 50mm (-25..+25mm).

Racordari cu terasamentele:

- Trecerea de la mediul rigid pe pod la mediu elastic pe drum se va realiza prin intermediul plăcilor de racordare scurte L=3.00m.
- Racordarea între zidurile de sprijin existente și pod se vor face prin intermediul aripilor de beton.

Albie:

- Principalele lucrări de intervenție asupra secțiunii de scurgere sunt: îndepărtare vegetație, decolmatare și reprofilare albie pe 6 lungimi de pod (trei amonte și trei aval).

Urmare celor de prezentate, supunem aprobării documentația tehnico – economică, faza: „Documentație de avizare a lucrărilor de intervenție” și a indicatorilor tehnico – economici ai obiectivului de investiții "Reabilitare și modernizare DJ 658 Gura Văii - Malu Vârtop - Hotarele - Muereasca - Găvănești - Mănăstirea Frăsinei, km 0+000 - 13+400", județul Vâlcea, varianta 1, elaborată de SC RIONVIL SRL, Râmnicu Vâlcea, după cum urmează:

TITULAR: Județul Vâlcea prin Consiliul Județean Vâlcea

BENEFICIAR: Județul Vâlcea

PROIECTANT: SC RIONVIL SRL

AMPLASAMENT: intravilanul și extravilanul localităților Bujoreni și Muereasca, județul Vâlcea

FAZA DE PROIECTARE: Documentație de avizare a lucrărilor de intervenție

INDICATORI TEHNICO – ECONOMICI:

1. Valoarea totală a investiției (inclusiv TVA): lei 57.212.839,17
din care : Construcții – montaj: lei 49.994.872,14

2. Capacități:

- refacere sistem rutier	km 3,370
- reabilitare sistem rutier	km 9,800
- drumuri laterale	buc. 56
- șanț pereat	m 3.858
- șanț ranfort	m 644
- rigola de acostament	m 1.590
- rigolă carosabilă	m 7.732
- podeț tubular Ø 500 mm, L= 10,00 m	buc. 12
- podeț tubular Ø 1000 mm, L = 10,00 m	buc. 10
- amenajare podețe	buc. 67
- podeț acces proprietăți L= 5 m	buc. 70
- zid de sprijin h= 3,00 m	m 975
- zid sprijin h= 4 m	m 365
- gabioane	mc 7.000
- dren	m 1.784
- parapet capacitate ridicată	m 8.815
- consolidare poduri:	buc. 5
- km 1+750: L=34,30 m, l=10,40 m	
- km 2+700: L=33,70 m, l=10,80 m	
- km 5+300: L=11,08 m, l=9,60 m	
- km 6+450: L= 20,30 m, l=10,40 m	
- km 7+050: L= 24,68 m, l=9,15 m	
- execuție pod la km 6+800:	L= 12 m
- carosabil - 7, 8 m,	
- trotuare - 2x 1,5 m	
- execuție pod la km 7+610:	L= 21 m
- carosabil - 7,8 m,	
- trotuare - 2x1,5 m	

- execuție pod la km 7+900: L= 21 m
 - carosabil - 7,8 m,
 - trotuare - 2x1,5 m
- execuție pod la km 8+150: L= 21 m
 - carosabil - 7,8 m,
 - trotuare - 2x1,5 m
- execuție pod la km 8+475: L= 21 m
 - carosabil - 7,8 m,
 - trotuare - 2x1,5 m

3. Durata de realizare: 24 luni

FACTORI DE RISC

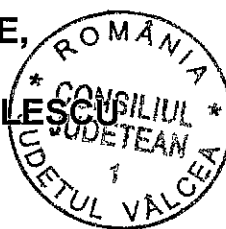
Obiectivul se va proteja cu respectarea reglementărilor tehnice privind Codul de proiectare seismică – indicativ P100-2013.

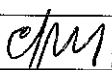
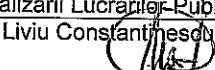
FINANȚAREA INVESTIȚIEI

Finanțarea obiectivului de investiții se va asigura din fonduri de la bugetul de stat prin bugetul Ministerului Dezvoltării Regionale și Administrației Publice, bugetul propriu al județului și alte fonduri legal constituite conform programului de investiții aprobat potrivit legii.

PREȘEDINTE,

Constantin RĂDULESCU

Prenume, Nume	Funcția	Semnătura	Verificat Șef Serviciu Pregătirea și Urmărirea Realizării Lucrărilor Publice	Data
Intocmit: Cornelia Banu Nr. ex. 2	Consilier		Liviu Constantin Ionescu 	16.04.2018

RAPORT DE SPECIALITATE

la proiectul de hotărâre privind aprobarea documentației tehnico – economice, faza: „Documentație de avizare a lucrărilor de intervenție” și a indicatorilor tehnico – economici ai obiectivului de investiții „Reabilitare și modernizare DJ 658 Gura Văii - Malu Vârtop - Hotarele - Muereasca - Găvănești - Mănăstirea Frăsinei, km 0+000 - 13+400”, județul Vâlcea

Prin expunerea de motive nr. 5198 din 18.04 2018, se propune adoptarea proiectului de hotărâre privind aprobarea documentației tehnico – economice, faza: DALI și a indicatorilor tehnico – economici ai obiectivului de investiții „Reabilitare și modernizare DJ 658 Gura Văii - Malu Vârtop - Hotarele - Muereasca - Găvănești - Mănăstirea Frăsinei, km 0+000 - 13+400”, județul Vâlcea.

Propunerea este în conformitate cu prevederile :

- art. 44, alin. 1) din Legea nr. 273/2006 privind finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare.
- art. 91, alin. (1), lit. b) și art. 126 din Legea administrației publice locale nr. 215/2001, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

Față de cele prezentate și având în vedere concordanța expunerii de motive cu prevederile legale menționate, propunem aprobarea proiectului de hotărâre în forma prezentată.

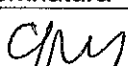
DIRECTOR EXECUTIV

Ioan TAMĂȘ



ȘEF SERVICIU,

Liviu CONSTANTINESCU

Prenume, Nume	Funcția	Semnătura	Data
Întocmit: Cornelia Banu Nr. ex.2	Consilier		16.04.2018