

Proiectant

SC Luca Way SRL, Bucuresti

Beneficiar

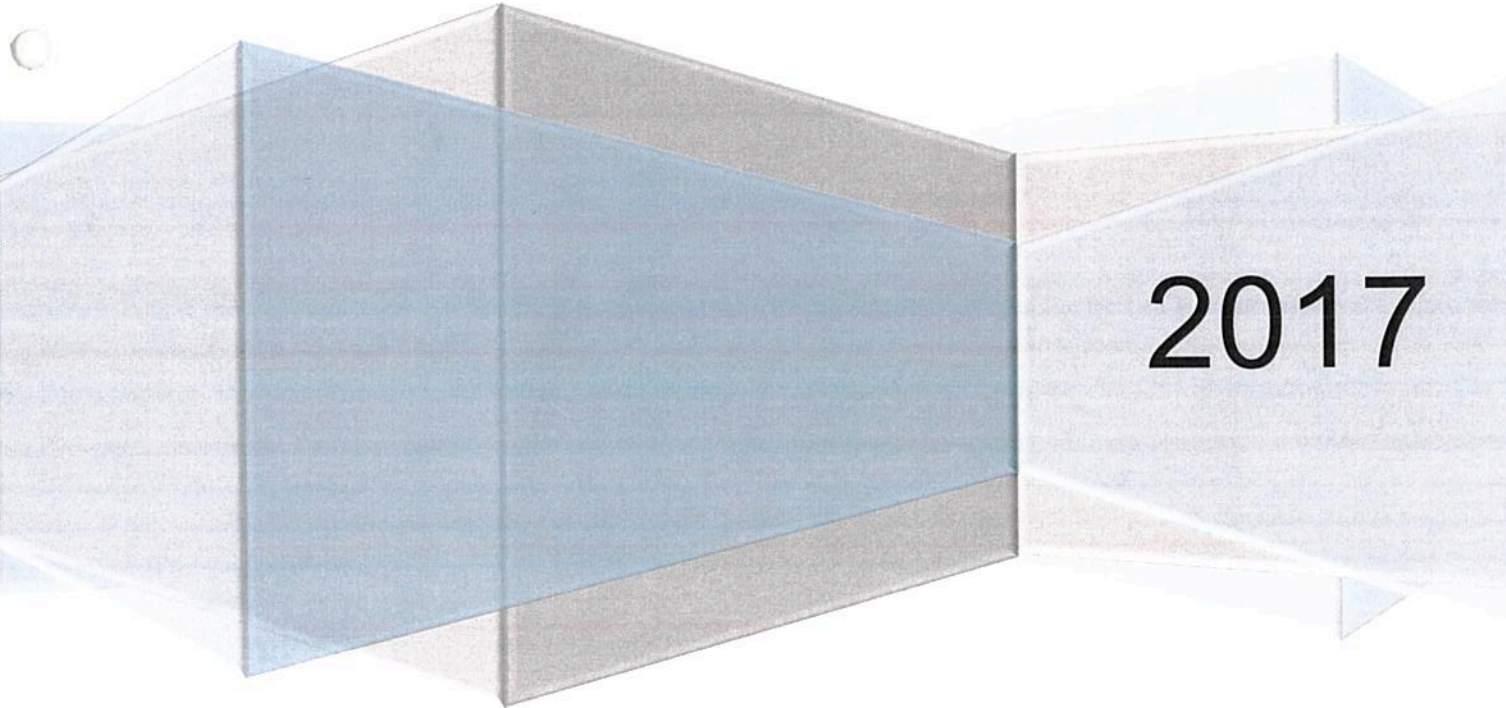
Consiliul Judetean Teleorman

Contract

Contractul nr. 71/ 08.05.2017 – Servicii de actualizare a documentatiei de avizare a lucrarilor de interventii si consultanta la elaborarea cererii de finantare pentru proiectul "Reabilitare DJ503, Draganesti Vlasca (DE70) – lim.jud. Dambovita, km. 38+838 - 87+070 (48,132km)"

Documentatie pentru obtinere avize - Notificare de Mediu

Reabilitare DJ503 Draganesti Vlasca (E70) – limita jud. Dambovita, km 38+838 – km 87+070 (48,132km)



2017

ROMÂNIA

JUDEȚUL TELEORMAN

CONSILIUL JUDEȚEAN

Nr. 3475 din 11.04. 2017

CERTIFICAT DE URBANISM

Nr. 44 din 11.04. 2017

În scopul: Lucrări de reabilitare, construcții pentru transporturi:
„REABILITARE DJ 503, DRĂGĂNEȘTI VLASCA (DE 70) - LIMITA JUDEȚULUI DÂMBOVIȚA, km 38-838 - km 87-070,
(L=48,132 km).”

Ca urmare Cererii adresate de CONSILIUL JUDEȚEAN TELEORMAN
reprezentat prin administrator public Dumitrescu Mircea

cu domiciliul în județul TELEORMAN ~~municipiul~~ orașul ALEXANDRIA
sediul ~~comuna~~
satul _____ sectorul _____ cod postal _____
strada DUNĂRII nr. 178 bl. _____ sc. _____
et. _____ ap. _____ telefon fax _____ e-mail _____
înregistrată la nr. 3475 din 29.03.2017.

pentru imobilul - teren și sau construcții - situat în județul Teleorman, ~~municipiul~~ orașul VIDELE
~~comuna~~

și comunele DRĂGĂNEȘTI VLASCA, BOTOROAGA, MOSTENI, BLEJESTI, PURANI, SILISTEA și POENI
satul _____ sectorul _____ cod poștal _____ strada _____ nr. _____ bl. _____ sc. _____ et. _____ ap. _____
sau identificat prin EXTRASE DE CĂRȚI FUNCIONARE PENTRU INFORMARE NR.20388 UAT DRAGANESTI VLASCA; NR.20312,
NR.21619, NR.20299, NR.20300 UAT BOTOROAGA; NR.20232 UAT MOSTENI; NR.21215, NR.21104, NR.23509, NR.21810, NR.23524,
NR.23525, NR.21234 UAT VIDELE; NR.20351, NR.20350, NR.20352, NR.20348 UAT BLEJESTI, NR.20049 UAT PURANI, NR.20368 UAT
SILISTEA, NR.20475 UAT POENI; EXTRASE DE PLANURI CADASTRALE DE CARTE FUNCIONARA PENTRU IMOBILE NUMERE
CADASTRALE NR.20388 UAT DRAGANESTI VLASCA; NR.20312, NR.21619, NR.20299, NR.20300 UAT BOTOROAGA,
NR.20232 UAT MOSTENI; NR.21215, NR.21104, NR.23509, NR.21810, NR.23524, NR.23525, NR.21234 UAT VIDELE; NR.20351,
NR.20350, NR.20352, NR.20348 UAT BLEJESTI, NR.20049 UAT PURANI; NR.20368 UAT SILISTEA, NR.20475 UAT POENI; PLANURI
CADASTRALE VIZATE DE O.C.P.I. TELEORMAN CU NR.9066 25.03.2013.
Avizele nr. 2.6031.04.04.2017, nr.1840.31.03.2017, nr.1199.31.03.2017, nr.717.31.03.2017, nr.2513.31.03.2017, nr.599.31.03.2017,
nr.610.03.04.2017 și 1852.31.03.2017 ale primărilor orașului Videle și comunelor Drăgănești Vlasca, Botoroaga, Mosteni, Blejesti, Purani,
Silistea și Poeni înregistrate la Consiliul Județean Teleorman cu nr.3747.04.04.2017, nr.3600.31.03.2017, nr.3595.31.03.2017,
nr.3564.31.03.2017, nr.3593.31.03.2017, nr.3580.31.03.2017, nr.3632.03.04.2017 și nr.3656.03.04.2017

în temeiul reglementărilor Documentației de urbanism nr. 50/1996, 405/2009, 598/1999, 602/1999, 6/2005, 2882/2000, 736/2003,
faza PUG PUZ PUD, aprobată prin hotărârea Consiliului Județean Local Videle, Drăgănești Vlasca, Botoroaga, Mosteni, Purani, Silistea, Poeni
nr. 22.07.09.1998, 11.30.03.2010, 13.29.11.1999, 24.22.10.1999, 27.28.10.2014, 8.23.02.2005, 17.04.08.2004, la Planurile Urbanistice
Generale ale orașului Videle și comunelor Botoroaga, Moșteni, Silistea și Poeni s-au prelungit termenele de valabilitate până la data de 30.12.2018,
30.12.2018, 30.12.2018, 23.02.2018, 03.08.2019 prin H.C.L. nr.102.21.12.2015, 53.22.12.2015, 41.22.12.2015, 7.19.05.2015, 1.28.01.2014,
și a reglementărilor Documentației de urbanism nr. 117/2004, faza PATJ aprobate cu hotărârea Consiliului Județean Local
Teleorman nr. 47/18.05.2005.

în conformitate cu prevederile Legii nr. 50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcții, republicată, cu modificările și
completările ulterioare,

SE CERTIFICĂ:

1. REGIMUL JURIDIC

- SITUAȚIA TERENULUI: INTRAVILAN ȘI EXTRAVILAN CONFORM PLANURILOR CADASTRALE VIZATE DE O.C.P.I. TELEORMAN CU NR.9066 25.03.2013 ȘI EXTRASELOR DE CĂRȚI FUNCIONARE PENTRU INFORMARE NR.20388, NR.20312, NR.21619, NR.20299, NR.20300, NR.20232, NR.21215, NR.21104, NR.23509, NR.21810, NR.23524, NR.23525, NR.21234, NR.20351, NR.20350, NR.20352, NR.20348, NR.20049, NR.20368 ȘI NR.20475
- NATURA PROPRIETĂȚII: DOMENIU PUBLIC
- TITLUL ASUPRA IMOBILULUI: H.G.R. NR.1358/2001 - ANEXA NR.1
- ALTE PRECIZARI: NU ESTE CAZUL

2. REGIMUL ECONOMIC

- FOLOSINȚA ACTUALĂ: ZONA CALDE COMUNICATII
- DESTINAȚIA CONFORM P.U.G. P.U.Z. P.U.D. APROBAT: ZONA CALDE COMUNICATII
- ALTE PREVEDERI: NU ESTE CAZUL

3. REGIMUL TEHNIC

Suprafața totală a terenului măsurată = 685.424,00 mp din care:

- Suprafața măsurată aferentă drumului = 683.805,00 mp

- Suprafața măsurată aferentă podurilor = 1.619,00 mp

Prezentul certificat de urbanism poate fi utilizat / nu poate fi utilizat în scopul declarat pentru / întrucât:

LUCRĂRI DE REABILITARE; CONSTRUCȚII PENTRU TRANSPORTURI:

„REABILITARE DJ 503, DRĂGĂNEȘTI VLASCA (DE 70) – LIMITA JUDEȚULUI DĂMBOVIȚA, km 38+838 – km 87+070,
(L=48,132 km) ”

Certificatul de urbanism nu ține loc de autorizație de construire/desființare
și nu conferă dreptul de a executa lucrări de construcții

4. OBLIGAȚII ALE TITULARULUI CERTIFICATULUI DE URBANISM:

În scopul elaborării documentației pentru autorizarea executării lucrărilor de construcții – de construire/ de desființare – solicitantul se va adresa autorității competente pentru protecția mediului:

AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI TELEORMAN

municipiul Alexandria, str. Dunării, nr.1, telefon: 0247/316228, fax: 0247/316229, eMail:office@apmtr.ro

În aplicarea Directivei Consiliului 85/337/CEE (Directiva EIA) privind evaluarea efectelor anumitor proiecte publice și private asupra mediului, modificată prin Directiva Consiliului 97/11/CE și prin Directiva Consiliului și Parlamentului European 2003/35/CE privind participarea publicului la elaborarea anumitor planuri și programe în legătură cu mediul și modificarea, cu privire la participarea publicului și accesul la justiție, a Directivei 85/337/CEE și a Directivei 96/61/CE, prin certificatul de urbanism se comunică solicitantului obligația de a contacta autoritatea teritorială de mediu pentru ca aceasta să analizeze și să decidă, după caz, încadrarea/ncineadrarea proiectului investiției publice/private în lista proiectelor supuse evaluării impactului asupra mediului.

În aplicarea prevederilor Directivei Consiliului 85/337/CEE, procedura de emitere a acordului de mediu se desfășoară după emiterea certificatului de urbanism, anterior depunerii documentației pentru autorizarea executării lucrărilor de construcții la autoritatea administrației publice competente.

În vederea satisfacerii cerințelor cu privire la procedura de emitere a acordului de mediu, autoritatea competentă pentru protecția mediului stabilește mecanismul asigurării consultării publice, centralizării opțiunilor publicului și al formulării unui punct de vedere oficial cu privire la realizarea investiției în acord cu rezultatele consultării publice.

În aceste condiții:

După primirea prezentului certificat de urbanism, titularul are obligația de a se prezenta la autoritatea competentă pentru protecția mediului în vederea evaluării inițiale a investiției și stabilirii necesității evaluării efectelor acesteia asupra mediului. În urma evaluării inițiale a investiției se va emite actul administrativ al autorității competente pentru protecția mediului

În situația în care autoritatea competentă pentru protecția mediului stabilește necesitatea evaluării efectelor investiției asupra mediului, solicitantul are obligația de a notifica acest fapt autorității administrației publice competente cu privire la menținerea cererii pentru autorizarea executării lucrărilor de construcții.

În situația în care, după emiterea certificatului de urbanism ori pe parcursul derulării procedurii de evaluare a efectelor investiției asupra mediului, solicitantul renunță la intenția de realizare a investiției, acesta are obligația de a notifica acest fapt autorității administrației publice competente.

5. CEREREA DE EMITERE A AUTORIZAȚIEI DE CONSTRUIRE / DESFINȚARE va fi însoțită de următoarele documente:

- a) certificatul de urbanism (copie);
- b) dovada titlului asupra imobilului, teren și/sau construcții, sau, după caz, extrasul de plan cadastral actualizat la zi și extrasul de carte funciară de informare actualizat la zi, în cazul în care legea nu dispune altfel (copie legalizată);
- c) documentația tehnică - D.T., după caz (2 exemplare originale):

D.T.A.C. D.T.O.E. D.T.A.D.

d) avizele și acordurile de amplasament stabilite prin certificatul de urbanism:

d.1) avize și acorduri privind utilitățile urbane și infrastructura (copie):

<input checked="" type="checkbox"/> alimentare cu apă	<input checked="" type="checkbox"/> gaze naturale	<input type="checkbox"/> Alte avize acorduri:
<input checked="" type="checkbox"/> canalizare	<input checked="" type="checkbox"/> telefonizare
<input checked="" type="checkbox"/> alimentare cu energie electrică	<input checked="" type="checkbox"/> salubritate
<input type="checkbox"/> alimentare cu energie termică	<input type="checkbox"/> transport urban

d.2) avize și acorduri privind:

securitatea la incendiu protecția civilă sănătatea populației

d.3) avize /acorduri specifice ale administrației publice centrale și/sau ale serviciilor descentralizate ale acestora (copie):

- OFICIUL DE CADASTRU ȘI PUBLICITATE IMOBILIARĂ TELEORMAN (PROCES - VERBAL DE RECEPȚIE PENTRU OBTINEREA AUTORIZAȚIEI DE CONSTRUIRE)
- ACORDUL PREALABIL ȘI AUTORIZAȚIA DE AMPLASARE ȘI ACCES LA DRUM EMISE DE CONSILIUL JUDEȚEAN TELEORMAN
- COMPANIA NAȚIONALĂ DE AUTOSTRĂZI ȘI DRUMURI NAȚIONALE DIN ROMÂNIA S.A.
- INSPECTORATUL POLITIEI RUTIERE TELEORMAN
- ACORDUL INSPECTORATULUI DE STAT ÎN CONSTRUCȚII
- SISTEMUL DE GOSPODĂRIRE A APELOR TELEORMAN
- C.N.C.F. "C.F.R." S.A.
- S.C. ORANGE ROMANIA S.A.

d.4) studii de specialitate (1 exemplar original):

- EXPERTIZA TEHNICĂ
- RAPORT DE AUDIT DE SIGURANȚA RUTIERĂ SAU DE EVALUARE DE IMPACT ASUPRA SIGURANȚEI RUTIERE. DUPĂ CAZ, REALIZATE ÎN CONFORMITATE CU PREVEDERILE LEGII NR. 265/2008 PRIVIND GESTIONAREA SIGURANȚEI CIRCULAȚIEI PE INFRASTRUCTURA RUTIERĂ, CU MODIFICĂRILE ȘI COMPLETĂRILE ULTERIOARE
- STUDIUL GEOTEHNIC ÎNSOTIT DE REFERATUL VERIFICATOR AL
- PLAN DE SITUAȚIE REDACTAT PE SUPOORT TOPOGRAFIC CONFORM ART. 7 AL. (2) DIN LEGEA NR. 50/1991.
- REPUBLICATA, MODIFICATA ȘI COMPLETATA, PRIVIND AUTORIZAREA EXECUTĂRII LUCRĂRILOR DE CONSTRUCȚII
- VERIFICAREA PROIECTULUI SE VA FACE ÎN CONFORMITATE CU PREVEDERILE ART. 22 DIN LEGEA NR. 10/1995 PRIVIND CALITATEA ÎN CONSTRUCȚII

e) punctul de vedere/actul administrativ al autorității competente pentru protecția mediului (copie);

f) Documentele de plată ale următoarelor taxe (copie):

Prezentul certificat de urbanism are valabilitate de 24 luni de la data emiterii.

PREȘEDINTE,

Cristescu Ioan-Dan



SECRETAR AL JUDEȚULUI,

jr. Oprescu Silvia

ARHITECT ȘEF AL JUDEȚULUI,

dr. Ing. Valeriu Șumina Borșan

Achitat taxa de: scutit lei, conform Chitanței nr. _____ din _____
Prezentul certificat de urbanism a fost transmis solicitantului direct prin poștă la data de _____

În conformitate cu prevederile Legii nr. 50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcții, republicată, cu modificările și completările ulterioare,

**se prelungește valabilitatea
Certificatului de urbanism**

de la data de _____ până la data de _____

După această dată, o nouă prelungire a valabilității nu este posibilă, solicitantul urmând să obțină, în condițiile legii, un alt certificat de urbanism.

PREȘEDINTE,
Cristescu Ionel-Dănuț

SECRETAR AL JUDEȚULUI,
jr. Oprescu Silvia

ARHITECT-ȘEF AL JUDEȚULUI,
dr. ing. Valy-Luminița Borșun

Data prelungirii valabilității: _____

Achitat taxa de: _____ lei, conform Chitanței nr. _____ din _____
Transmis solicitantului la data de _____ direct / prin poștă

Titlul lucrării: Documentație de avizare a lucrărilor de intervenție Reabilitare DJ 503 Drăganesti Vlasca (E 70) – limita jud. Dambovită, Km 38+838 – Km 87+070 (48,132) Km

Contract:

Faza de proiectare: Documentație avize – Notificare de mediu

LISTA DE SEMNATURI

Director proiectare: Ing. Carmen GODUN



Manager de proiect: Ing. Nicolae Triba

.....
.....

Proiectanti: Ing. Razvan PAUNA

.....
.....

Ing. Ciprian TODERASCU

.....
.....

Ing. Alexandru COJOCARU

.....

Ing. Marius CRIVATU

.....
.....

Ing. Constantin POPESCU

.....
.....

Ing. Adriana ILIE

.....
.....

MEMORIU TEHNIC

Cuprins

Capitolul 1. Date generale.....	3
1.1 Denumirea obiectivului de investitii	3
1.2 Amplasamentul proiectului inclusiv vecinatatile si adresa obiectivului.....	3
1.3 Date de identificare a titularului/beneficiarului proiectului/modificarii:	3
1.3.1. Denumire titular/beneficiar:	3
Unitatea Administrativ teritoriala – Judetul Teleorman prin Consiliul Judetean Teleorman.....	3
1.3.2. Adresa titularului, telefon, fax, adresa de email:	3
1.3.3. Proiectant.....	3
1.3.4. Reprezentanti legali/imputerniciti, cu date de identicare:	3
1.4 Incadrarea in planurile de urbanism/amenajare a teritoriului aprobate/adoptate si/sau alte scheme/programe	3
1.5 Incadrarea in alte activitati existente (daca e cazul)	3
1.6 Bilant teritorial – suprafata totala, suprafata construita (cladiri, accese), suprafata spatii verzi, numarul de locuri de parcare (daca este cazul).....	4
Capitolul 2. Descrierea sumara a proiectului	4
2.1 Situatie existenta a obiectivului de investitii.....	4
Capitolul 3. Modul de asigurare a utilitatilor	29
3.1 Alimentarea cu apa.....	29
3.2 Evacuarea apelor uzate	30
3.3 Asigurarea apei tehnologice (daca este cazul).....	30
3.4 Asigurarea agentului termic	31
Anexe	31

Piese desenate:

- Plan de incadrare in zona

Capitolul 1. Date generale

1.1 Denumirea obiectivului de investitie

“Reabilitare DJ 503 – Draganesti Vlasca (DE70) – limita judetului Dambovita, km 38+838 – 87+070, (48,132 km)”

1.2 Amplasamentul proiectului inclusiv vecinatatile si adresa obiectivului

Drumul judetean DJ 503, se desfasoara pe teritoriul comunelor Draganesti Vlasca, sat Draganesti Vlasca, comuna Botoroaga, satele Tarnava, Botoroaga, comuna Mosteni, sat Mosteni, orasul Videle, comuna Blejesti, satele Blejesti, Baci, comuna Purani, satele Purani, Puranii de Sus, comuna Silistea, sat Butesti, comuna Poeni, satele Poeni, Catunu si Bratesti.

1.3 Date de identificare a titularului/beneficiarului proiectului/modificarii:

1.3.1. Denumire titular/beneficiar:

Unitatea Administrativ teritoriala – Judetul Teleorman prin Consiliul Judetean Teleorman

1.3.2. Adresa titularului, telefon, fax, adresa de email:

Adresa sediului: Str. Dunarii, nr. 178, Alexandria, jud. Teleorman
Telefon: +4 0247 311 202
Web: <http://www.cjteleorman.ro/>

1.3.3. Proiectant

SC LUCA WAY SRL
Str. Barbu Vacarescu, nr. 313-321, et. 3-5,
Sector 2, Bucuresti
Tel: 021 434 17 05

1.3.4. Reprezentanti legali/imputerniciti, cu date de identificare:

Nu este cazul

1.4 Incadrarea in planurile de urbanism/amenajare a teritoriului aprobate/adoptate si/sau alte scheme/programe

Amplasamentul drumului judetean studiat se desfasoara in Campia Romana, relieful fiind caracterizat de denivelari locale nedepasind 20 – 30 m. Panta generala a amplasamentului este de cca. 1,5‰ cu orientare catre NNV – SSE, aceasta fiind marcata si de directia retelei hidrografice.

Traseul studiat se intersecteaza cu urmatoarele cursuri de apa: raul Calniste si raul Glavacioc.

Urmare a morfologiei terenului strabatut, drumul actual este construit in rambleu cu inaltimi mici, local in profil mixt si preponderent la nivelul terenului.

Efectele benefice ale investitiei sunt evitarea poluarii, imbunatatirea cailor de rulare, reducerea consumului de carburant, , reducerea numarului de accidente in stransa relatie cu sporirea confortului si sigurantei circulatiei.

Conform certificat de urbanism numarul 44 din 11.04.2017, situarea terenului intravilan si extravilan conform planurilor cadastrale vizate de OCPI Teleorman, natura proprietatii Domeniu Public. Folosinta actuala zona cai de comunicatii, iar conform PUG aprobat ramane neschimbata.

1.5 Incadrarea in alte activitati existente (daca e cazul)

Nu este cazul

1.6 Bilant teritorial – suprafata totala, suprafata construita (cladiri, accese), suprafata spatii verzi, numarul de locuri de parcare (daca este cazul)

Lungimea traseului este de 48,475 Km.

- Platforma drumului 8,00 m
- Partea carosabilă 6,00 m
- Benzi de circulație 2
- Acostamente 2 x 1,00 m
 - din care Banda de încadrare 2 x 0,25 m.
- Panta transversala pe partea carosabila si benzile de incadrare: 2,5%
- Panta transversala pe acostamente: 4%

Teritoriul administrativ al comunei	Pozitii kilometrice
Draganesti Vlasca	L= 2,988 km
Botoroaga	L= 8,609 km
Mosteni	L= 3,637 km
Videle	L= 9,582 km
Blejesti	L= 9,015 km
Purani	L= 5,399 km
Silistea	L= 3,740 km
Poeni	L= 5,505 km

Capitolul 2. Descrierea sumara a proiectului

2.1 Situatia existenta a obiectivului de investitii

2.1.1 Starea tehnica din punct de vedere al asigurarii cerintelor esentiale de calitate in constructii conform legii

Sectorul de drum judetean DJ 503 ce face obiectul prezentului proiect incepe la **km 38+838** intersectia cu E70/DN6 pe raza localitatii Draganesti Vlasca, traverseaza comunele Draganesti Vlasca, Botoroaga, Mosteni, Blejesti, Purani, Silistea, Poeni si orasul Videle, si se sfarseste la **km 87+313** limita cu judetul Dambovita.

Pozitia **km 87+070** din contract este corelata cu **km 87+313** proiectat (determinat prin masuratori in Stereo 70), prin suprapunerea proiectului cu limitele cadastrale, exprimate in coordonate x, y si z ale traseului proiectat. Intregul traseu se desfasoara pe teritoriul judetelui Teleorman. Lungimea sectorului studiat este de **48,475 km**, conform proiect.

Date despre amplasament

Topografia, relieful si hidrologia

Amplasamentul drumului judetean studiat se desfasoara in Campia Romana, relieful fiind caracterizat de denivelari locale nedepasind 20 – 30 m. Panta generala a amplasamentului este de cca. 1,5‰ cu orientare catre NNV – SSE, aceasta fiind marcata si de directia retelei hidrografice.

Traseul studiat se intersecteaza cu urmatoarele cursuri de apa: raul Calnisteia si raul Glavacioc.

Urmare a morfologiei terenului strabatut, drumul actual este construit in rambleu cu inaltimi mici, local in profil mixt si preponderent la nivelul terenului.

Geologia

Zona traversata de drumul judetean analizat este caracterizata din punct de vedere geologic de prezenta unor formatiuni recente, reprezentate prin depozite loessoide (nisipuri argiloase, prafuri nisipoase si argiloase) si depozite de terasa reprezentate prin aluviuni grosiere: nisipuri, pietrisuri si bolovanisuri peste care se afla un material prafos-argilos-nisipos, uneori cu caracter loessoid.

Clima

Din punct de vedere climatic zona prezinta o clima temperat continentala. Regimul climatic general se caracterizeaza prin veri foarte calde cu precipitatii moderate si prin ierni reci cu viscole.

Potrivit hartii cu repartizarea tipurilor climatice dupa indicele de umezeala, zona se incadreaza in tipul climateric 1 avand indicele mediu de umezeala $I_m < -20 \dots 0$

Temperatura medie anuala este de 11.0°C. Precipitatiile medii anuale sunt de 524.2 mm – cele mai multe precipitatii cad in lunile iunie si iulie.

Seismicitate

Din punct de vedere seismic amplasamentul se incadreaza in zona de macroseismicitate I=7 pe scara MSSR unde „I” corespunde unei perioade medii de revenire de 50 ani.

Conform normativului P100-92 amplasamentul drumului judetean se afla in zona D, caracterizata prin valoarea coeficientului de seismicitate $K_s = 0,16$, perioada de colt $T_c = 1,5$ sec.

Regimul juridic al terenului din amplasament

Traseul drumului, din punct de vedere juridic reprezintă domeniul public de interes județean și traversează teritoriul administrativ al comunelor Draganesti Vlasca, Botoroaga, Mosteni, Blejesti, Purani, Silistea, Poeni și orasul Videle după cum urmează:

Teritoriul administrativ al comunei	Pozitiile kilometrice
Draganesti Vlasca	L= 2,988 km
Botoroaga	L= 8,609 km
Mosteni	L= 3,637 km
Videle	L= 9,582 km
Blejesti	L= 9,015 km
Purani	L= 5,399 km
Silistea	L= 3,740 km
Poeni	L= 5,505 km

Prin lucrarile de reabilitare ce urmeaza a fi executate se vor ocupa numai suprafete de teren strict necesare pentru asigurarea elementelor geometrice prevazute in normele tehnice in vigoare.

Date tehnice ale obiectivului

Clasificarea tehnica

Conform OMT nr. 45/1998 - Ordin pentru aprobarea Normelor privind incadrarea in categorii a drumurilor nationale, drumul judetean DJ503 pe sectorul studiat este incadrat ca drum judetean cu clasa tehnica IV.

Din punct de vedere al reliefului strabatut de amplasamentul drumului judetean acesta se clasifica ca drum cu elemente geometrice specifice regiunilor de ses.

Date de trafic

Traficul desfășurat pe acest drum se înscrie în clasa de trafic UȘOR. Traficul constă în mijloace de transport alcătuite din autoturisme, autoutilitare cu sarcină de până la 10 to și alte vehicule pentru deservirea obiectivelor din zonă.

Situatia existenta a retelelor de utilitati

Toate localitatile traversate de catre drumul judetean sunt alimentate cu energie electrica. Majoritatea locuintelor sunt bransate la rețeaua de alimentare cu energie electrica, deci au bransamente aeriene sau subterane.

Infrastructura de apa potabila si apa uzata este executata, se extinde sau este in curs de executie in urmatoarele localitati: Draganesti Vlasca, Botoroaga, Mosteni, Videle, Blejesti, Purani, Silistea, Poeni. Proiectele privind infrastructura de apa potabila si apa uzata din zona rurala (mai sus mentionate), fac parte din strategia de dezvoltare durabila a judetului Teleorman 2010-2020.

Categoria de importanta a lucrarilor

Lucrarea ce face obiectul prezentului proiect se incadreaza in categoria „C”- Constructii de importanta normala – in conformitate cu HGR nr.766/1997 „Regulament privind stabilirea categoriei de importanta a constructiilor” si cu „Metodologie de stabilire a categoriei de importanta a constructiilor”, elaborate de INCERC, laborator SCB-BAP in aprilie 1996.

Starea tehnica actuala a obiectivului

Traseul in plan si profil longitudinal

Traseul in plan al drumului judetean se prezinta sub forma unei succesiuni de de aliniamente si curbe cu raze cu raze cuprinse intre 100 si 300 m, pe teritoriul localitatilor traversate razeleracordarilor in plan avand valori mai mici.

Elementele geometrice in plan respectiv amenajarea in spatiu, au fost proiectate initial in conformitate cu prevederile normelor corespunzatoare la acea data cu viteze de proiectare de minim 60km/h in afara localitatilor respectiv 40km/h in localitati. Aceste elemente sunt inferioare fata de prevederile normelor actuale.

Pe aproape intreaga sa lungime, sectorul de drum judetean, prezinta elemente geometrice ale traseului in plan specifice zonei de ses unde se afla o altemanta de aliniamente lungi si curbe largi.

Profilul transversal

In profil transversal drumul are caracteristicile unui drum judetean cu 2 benzi de circulatie, si anume:

- Platforma de 8,0m cu partea carosabila de 6,0m si doua acostamente pietruite cu latimea de 1,0m fiecare.

Din alcatuirea profilului transversal existent al drumului lipseste banda de incadrare a partii carosabile.

Pe traseul drumului au fost identificate si sectoare cu latimi ale platformei drumului reduse.

Sistemul rutier

Sistemul rutier al drumului existent este format dintr-o fundatie de 25cm balast, peste care s-au asternut in timp mixturi asfaltice in straturi succesive de 10-20cm grosime totala.

Structura rutiera existent este partial degradata datorita lipsei lucrarilor de intretinere, neasigurarea scurgerii apelor de suprafata, nedimensionarea la inghet-dezghet a structurii rutiere si o capacitatea portanta redusa.

Conform CD155, pentru DJ503, indicele de planeitate IRI este mai mare de 6.5 ceea ce indică o stare rea a drumului existent. Indicele de degradare ID este mai mare decât valoare 13 ceea ce indică de asemenea o stare existentă rea.

Scurgerea apelor, poduri si podete

Sistemele de scurgere existente in zona drumului sunt alcatuite din santuri si rigole, de pamant sau protejate cu beton sau perei din piatra bruta. In mare majoritate santurile sunt colmatate, iar o parte din ele sunt partial infundate si deteriorate. Din aceste motive sistemul de scurgere a apelor nu are capacitatea necesara asigurarii scurgerii apelor in lungul drumului, fapt care determina stationarea apei in santuri si infiltrarea acesteia in terasamente si in corpul drumului, afectand marginea platformei drumului.

Pe traseul studiat al drumului judetean au fost identificate urmatoarele podete

- Podete dalate din beton armat
- Podete tubulare din beton
- Podete ovoidale din beton

Starea tehnica a podetelor pe sectoarele studiate este necorespunzatoare. S-a constatat ca podetele nu sunt prevazute cu lucrari de amenajare a albiei de scurgere atat in amonte cat si in aval, timpene si parapeti pentru siguranta circulatiei. Datorita lipsei lucrarilor de intretinere functionalitatea podetelor nu este asigurata, acestea fiind colmatate si cu vegetatie abundenta.

In localitati continuitatea santurilor existente este realizata cu podete de acces la proprietati alcatuite din tuburi din beton si podete dalate, majoritatea fiind degradate. In unele cazuri acestea au fost modificate sau infundate de localnici.

Podurile, conform caietului de sarcini, de pe drumul judetean sunt urmatoarele :

- Km 44+953 – 44+981 pod peste raul Calnisteaa ;
- Km 60+143 – 60+173 pod peste raul Glavacioc ;
- Km 61+232 – 61+333 pod peste raul Glavacioc ;

Pod peste raul Calnisteaa la km 44+953 – 44+981

▪ *Date despre amplasament*

Din punct de vedere geografic podul studiat este situat in partea de sud a tarii, in Campia Romana cuprinsa intre Olt si Vedea.

Din punct de vedere seismic, conform normativului P100–1/2013, localitatea Tarnava, are urmatoarele caracteristici: $T_c=1.0s$, $a_g=0.25 g$;

Dupa tipul structurii si elementelor folosite podul a fost dimensionat la clasa I de incarcare (convoaie A13, V60), conform STAS 3221 – 86;

Lungimea totala a podului este de 27.85m, podul avand o deschidere de 20.63m;

Latimea totala a podului este de 9.70m, din care parte carosabila 7.00m si 2 trotuare de 1.05m, respectiv 1.23m.

Podul a fost executat in aliniament.

▪ *Alcatuirea generala a podului*

- Suprastructura podului este formata din 2 grinzi monolite de 1.80m inaltime, antretoaze (cate 3 antretoaze in camp si cate una pe reazeme) si dala cu console la partea superioara, formand un tablier din beton armat. Distanta intre grinzi este de ~4.30m iar consolele au 2.10m lungime.
- Rezemarea pe infrastructuri se face prin intermediul aparatelor de reazem tip penduli din beton (reazeme mobile) pe culeea C1 si prin intermediul unor placi metalice (reazem fix) pe culeea C2;
- Dupa tipul de rezemare si pozitia aparatelor de reazem podul are schema statica "grinda simplu rezemata".
- Infrastructurile sunt reprezentate de culei inecate din beton armat.
- Culeele sunt prevazute cu ziduri intoarse de 3.55m lungime (culeea lim. Jud. Dambovita), respectiv 3.53m (culeea Draganesti-Vlasca).
- Racordarea cu terasamentele se face cu sferturi de con pereate, scari de acces si casiuri.
- Albia raului este neamenajata in zona podului.

▪ *Starea tehnica actuala a podului*

Pentru stabilirea starii tehnice actuale a podului de pe DJ 503, km 44+953 peste raul Calnisteaa din localitatea Tarnava, au fost analizate toate datele mentionate mai sus, iar la fata locului au fost efectuate masuratori, observatii, fotografii, relevee si s-a examinat amanuntit podul in ansamblul sau si elementele acestuia.

Defectele si degradarile principale au fost notate, clasificate si depunctate conform "Instruciunilor pentru stabilirea starii tehnice a unui pod", indicativ AND 522-2002, si cu "Manualul pentru identificarea defectelor aparente la podurile rutiere si indicarea metodelor de remediere", indicativ AND 534 – 98.

Cele mai importante observatii, defecte si degradari constatate la pod sunt urmatoarele:

Administratorul drumului nu detine documentatia in baza careia s-a executat podul si nici cea pentru eventualele interventii ulterioare asupra podului;

Din datele comunicate de beneficiar, nu se cunoaste anul de constructiei al podului;

In aceste conditii, podul a fost dimensionat la clasa I de incarcare (convoaie A13 si V60), conform STAS 3221 – 86;

Podul este situat in intravilanul localitatii Tarnava;

Podul este in aliniament;

Lipseste parapetul direcional de protectie pietoni sau bordurile inalte;
Latimea partii carosabile a podului (~7.00 m), ceea ce nu corespunde normelor tehnice actuale;
Lipseste gurile de scurgere a apelor pluviale;
Parapetul pietonal este din beton;
Prezenta vegetatiei pe pod;
Imbracamintea de pe trotuarele sunt degradate;
Armatura vizibila si corodata, beton segregat, la grinzi si antretoaze;
Rosturile de dilatare sunt necorespunzatoare si degradate;
Infiltratiile de la intrados denota faptul ca hidroizolatia pe pod este degradata;
Carbonatari, pete de rugina si culoare neuniforma la intrados;
Aparatele de reazem (pendulii din beton) sunt blocate;
Elevatiile culeelor au tencuiala deteriorata pe anumite suprafete, prezinta carbonatari si infiltratii de la rost.
Armatura vizibila si corodata la elevatia culeelor;
Racordare cu terasamentele este defectuasa;
Sferturile de con sunt degradate, deformatate si cu vegetatie;
Scarile de acces si casiurile sunt degradate;
Albia raului este plina de vegetatie in vecinatatea podului;

Prin aplicarea "Instruciunilor pentru stabilirea starii tehnice a unui pod", indicativ AND 522 – 2002, podul de pe DJ 503, km 44+953 peste raul Calnisteia, a obtinut urmatoarii indici de calitate:

- o Indicele de calitate al starii tehnice, $C_i=14$;
- o Indicele de calitate al principalelor caracteristici functionale, $F_i=25$;
- o Indicele total de stare tehnica, $I_{st}=39$;

Conform acestui ultim indice ($I_{st}=39$), podul se incadreaza in clasa starii tehnice IV – STARE NESATISFACATOARE.

Pod peste raul Glavacioc la km 60+143 – 60+173

Date despre amplasament

Podul traverseaza normal raul Glavacioc.

Din punct de vedere seismic orasul Videle este amplasata in zona cu grad de seismicitate 7.1 (STAS 11 100/1 – 93), iar conform normativului P100– 1/2013, are urmatoarele caracteristici: $T_c=1.0s$, $a_g=0.25g$;

Albia raului are foarte multa vegetatie si viteza de scurgere a apei este foarte mica (aproape stationara sub pod).

Dupa tipul structuri si elementelor folosite podul a fost dimensionat la clasa "I" de incarcare (convoaie A13, S60) conform STAS 3221-52.

Lungimea totala a podului este de 30.90m, din care lungimea deschideri este de 24.00m;

Latimea totala a podului este de 9.56m, din care parte carosabila 7.10m, si 2 trotuare de 1.05m.

Trotuarele sunt executate monolit.

Alcatuirea generala a podului

Suprastructura podului este formata din 6 grinzi prefabricate turnate pe santier monolitizate prin intermediul placii de suprabetonare, formand un tablier din beton armat, avand inaltimea de grinda de 1.35m in camp si 1.50m pe reazeme. Distanța între grinzi este de ~1.30m.

Antretoazele curente au fost turnate impreuna cu grinzile si conectarea intre ele (in transversal tablier) a fost prevazuta prin intermediul unor placute metalice sudate.

Consolele de trotuar sunt scurte de 0.87m.

Dupa tipul de rezemare si pozitia aparatelor de reazem podul are schema statica "grinda simplu rezemata".

Rezemarea grinzilor pe cel doua infrastructuri se face prin aparate cu reazem fixe

(rezemare directa) la culeea C2 si penduli din beton armat la culeea C1 (Draganesti Vlasca).

Din punct de vedere al delimitarii partii carsabile de trotuare, podul nu asigura protectie pietonilor pe trotuare.

Infrastructurile sunt reprezentate de culei masive tip perete din beton armat, fundate direct.

Culeele sunt prevazute cu zidur de garda si ziduri intoarse normale de 3.90m la C1 si 2.90 la C2.

Consolele zidurilor intoarse au fost executate fara lacrimar de scurgere a apelor.

Defectele din zona de racordare cu terasamentele denota lipsa placilor de racordare.

Infiltratiile de pe reazeme denota degradarea totala a dispozitivelor de rost.

Podul are sferturi de con pereate amenajate, scari si casiuri.

Asa cum s-a precizat mai sus, apa stagneaza si favorizeaza colmatarea sectiunii de scurgere.

Pe trotuarul amonte (stanga) este pozata o conducta gaze d=250mm.

▪ *Starea tehnica actuala a podului*

Pentru stabilirea starii tehnice actuale a podului de pe DJ 503, km 60+143 peste raul Glavacioc din localitatea Videle, au fost analizate toate datele mentionate mai sus, iar la fata locului au fost efectuate masuratori, observatii, fotografii, relevee si s-a examinat amanuntit podul in ansamblul sau si elementele acestuia.

Defectele si degradarile principale au fost notate, clasificate si depunctate conform "Instructiunilor pentru stabilirea starii tehnice a unui pod", indicativ AND 522-2002, si cu "Manualul pentru identificarea defectelor aparente la podurile rutiere si indicarea metodelor de remediere", indicativ AND 534 – 98.

Cele mai importante observatii, defecte si degradari constatate la pod sunt urmatoarele:

Administratorul drumului nu detine documentatia in baza careia s-a executat podul si nici cea pentru eventualele interventii ulterioare asupra podului;

Din datele comunicate de beneficiar, nu se cunoaste anul de constructiei al podului;

In aceste conditii, podul a fost dimensionat la clasa I de incarcare (convoaie A13 si S60), conform STAS 3221-52;

Podul este situat in localitatea Videle;

Podul este in aliniament;

Podul este lipsit borduri inalte sau parapete direcional de protectie pietoni

Latimea partii carsabile a podului (~7.10 m) - nu corespunde normelor tehnice actuale;

Sistemul rutier "nou" pe pod este asternut peste cel existent, astfel ducand la o incarcare suplimentara a podului ;

Trotuarele sunt monolite;

Lipsa guri de scurgere;

Vegetatie pe pod ;

Conducta de gaze pe trotuar amonte ;

Tevi de injectare mortar in tecele grinzilor vizibile ;

Placutele de prindere intre antretoaze sunt ruginite, desprinse sau chiar lipsa ;

Grinzile au fost executate pe santier (dupa amprente de cofraj) ;

Armatura ruginita, pietre de rugina, segregari, beton exfoliat, fisuri si dislocari ;
Teaca riginita vizibila la intrados grinzi ;
Infiltratii in zona rosturilor de dilatare, depuneri de gunoaipe pe banchete;
Lipsa dispozitive antiseismice;
Lipsa lacrimar de scurgere a apelor la console trotuar ;
Fisuri la zidul intors si la zidul de garda culee C1;
Racrodarea cu terasamentele – sferturi de con pereate;
Vegetatie in albie, depozitari de gunoaipe.

Prin aplicarea "Instruciunilor pentru stabilirea starii tehnice a unui pod", indicativ AND 522 – 2002, podul de pe DJ 503, km 60+143 de pe raul Glavacioc, a obtinut urmatoarii indici de calitate:

- o Indicele de calitate al starii tehnice, Ci=13;
- o Indicele de calitate al principalelor caracteristici functionale, Fi=26;
- o Indicele total de stare tehnica, Ist=39

Conform acestui ultim indice (Ist=39), podul se incadreaza in clasa starii tehnice IV – STARE NESATISFACATOARE.

Pod peste raul Glavacioc la km 61+232 – 61+333

Date despre amplasament

Din punct de vedere geografic podul studiat este situat in partea de sud a tarii, in Campia Romana cuprinsa intre Olt si Vedea.

Podul traverseaza oblic raul Glavacioc. Podul si raul in aceeiasi sectiune sunt traversate de doua pasaj CF, astfel apele sunt colectate prin ultima deschidere (culee C2) si eliberate in aval prin deschiderea 3 (dupa culeile pasajelor CF).

Din punct de vedere seismic, conform normativului P100-1/2013, localitatea Videle, are urmatoarele caracteristici: $T_c=1.0s$, $a_g=0.25g$;

Albia raului are foarte multa vegetatie si viteza de scurgere a apei este foarte mica (aproape stationara sub pod).

Dupa tipul structuri si elementelor folosite podul a fost dimensionat la clasa E de incarcare (convoaie A30, V80), conform STAS 3221 – 86;

Lungimea totala a podului este de 96.45m pe interiorul curbe (aval) si 104.50m pe exteriorul curbe (amonte), din care lungimea deschiderilor este de ~16.00m;

Latimea totala a podului este de 12.00m, din care parte carosabila 8.35m, si 2 trotuare de ~1.62m.

Trotuarele sunt executate din elemente prefabricate in consola pozate pe mortar de ciment.

Alcatuirea generala a podului

Suprastructura podului este formata din 2 grinzi prefabricate monolitizate formand un tablier din beton armat, avand inaltimea de grinda de ~1.20m. Distanta intre grinzi este de ~4.85m si consolele ajung pana la o lungime de 2.80m.

Podul a fost executat in curba si convertirea in transversal este realizata din tablier.

La capete tablierul este prevazut cu antretoaze masive de 0.70m grosime si continua pana la console.

Rezemarea pe infrastructuri se face prin intermediul aparatelor de reazem din neopren (fixe si mobile);

Este de precizat ca in aval prima deschidere (culee C1) este obsturata de un zid de protectie proprietate.

Infrastructurile sunt reprezentate de pile si culei fundate indirect. Fiind pod in curba stransa elevatiile pilelor (in acelasi ax de rezemare) sunt independente, (coloane forate 1.08m cu bancheta/cuzinet de rezemare pe cap).

Culeele sunt de tip masiv din beton armat.

Inaltimea la intrados a podului nu este mai mare de 1.50m.

Banchetele de rezemare au fost executate cu erori de cofrare, astfel toate au forma si dimensiuni diferite, ca aspect general sunt identice.

Culeele sunt prevazute cu ziduri intoarse si continuate cu ziduri improvizate din placi de beton.

Dupa tipul de rezemare si pozitia aparatelor de reazem podul are schema statica "grinda simplu rezemata".

Infiltratiile de pe reazeme denota degradarea totala a dispozitivelor de rost.

In urma lucrarilor de intretinere curenta a drumului, peste pod s-a asternut un sistem rutier suplimentar astupand si rosturile de dilatatie. Sistemul rutier nou depaseste fata superioara a bordurilor amplasate la interiorul curbei si este asternut doar pe 8.35m fata de 8.60 m distanta intre borduri. Aceasta lucrare de interventie are influente majore asupra podului:

- o stagnarea apei la marginea asfaltului pe exteriorul curbe;
- o inchiderea rosturilor de dilatatie;
- o incarcare suplimentara pe pod;
- o colectarea apelor pe trotuarul din interiorul curbei.

Podul nu are sferturi de con amenajate, scari si casiuri.

Asa cum s-a precizat mai sus, apa stagneaza si favorizeaza colmatarea sectiunii de scurgere.

In vecinatatea podului, in aval de acesta la cca.1.0m se afla o linie aeriana de curent electric si o conducta de gaze chiar pe trotuarul podului (exterior curba).

▪ *Starea tehnica actuala a podului*

Pentru stabilirea starii tehnice actuale a podului de pe DJ 503, km 61+232 peste raul Glavacioc din localitatea Videle, au fost analizate toate datele mentionate mai sus, iar la fata locului au fost efectuate masuratori, observatii, fotografii, relevee si s-a examinat amanuntit podul in ansamblul sau si elementele acestuia.

Defectele si degradarile principale au fost notate, clasificate si depunctate conform "Instruciunilor pentru stabilirea starii tehnice a unui pod", indicativ AND 522-2002, si cu "Manualul pentru identificarea defectelor aparente la podurile rutiere si indicarea metodelor de remediere", indicativ AND 534 – 98.

Cele mai importante observatii, defecte si degradari constatate la pod sunt urmatoarele:

Administratorul drumului nu detine documentatia in baza careia s-a executat podul si nici cea pentru eventualele interventii ulterioare asupra podului;

Din datele comunicate de beneficiar, nu se cunoaste anul de constructiei al podului;

In aceste conditii, podul a fost dimensionat la clasa E de incarcare (convoaie A30 si V80), conform STAS 3221 – 63;

Podul este situat in localitatea Videle;

Podul este in curba;

Podul este lipsit borduri inalte sau parapete directionale de protectie pietoni;

Latimea partii carosabile a podului (~8.60 m) si corespunde normelor tehnice actuale;

Sistemul rutier "nou" pe pod este asternut peste cel existent, astfel ducand la o incarcare suplimentara a podului;

Trotuarele sunt din prefabricate;

Gurile de scurgere a apelor pluviale nu au capace;

Lipsa parapet pietonal ;

Vegetatie pe pod ;

Conducta de gaze pe trotuar amonte ;

Infiltratii la consolele de trotuare;

Infiltratii in zona rosturilor de dilatare ;

In urma infiltratiilor de la trotuare consolele structurii sunt degradate: beton exfoliat, pete de rugina, armatura vizibila si ruginita;

Placutele metalice ale aparatelor de reazem sunt ruginite;

Toate elementele din beton monolit prezinta segregari, armatura ruginita, carbonatari ;

Cuzinetii de reazem pe pile au fost executati diferit, cu defecte de turnare ;

Racordare cu terasamentele (zid de sprijin) este executat din zidarie cu dale de beton ;

Lipseste scările și căsiurile;

Albia râului prezintă multă vegetație ;

Deschiderea dinspre Videle este obturată în aval de un zid de protecție proprietate

Datorită vegetației și apei, accesul sub pod este imposibil, iar examinarea intradosului acestuia este parțială.

Prin aplicarea "Instrucțiunilor pentru stabilirea stării tehnice a unui pod", indicativ AND 522 – 2002, podul de pe DJ 503, km 61+232 de pe râul Glavacioc, a obținut următorii indici de calitate:

- Indicele de calitate al stării tehnice, Ci=17;
- Indicele de calitate al principalelor caracteristici funcționale, Fi=25;
- Indicele total de stare tehnică, Ist=42;

Conform acestui ultim indice (Ist=42), podul se încadrează în clasa stării tehnice III – STARE SATISFACĂTOARE.

Parcări și stații de autobuz existente

Pe traseul drumului parcarile și stațiile de autobuz identificate prezintă un carosabil din împietruire necorespunzător, acestea nefiind semnalizate conform prevederilor normelor în vigoare.

În total au fost identificate 15 locații pentru stațiile de autobuz (un număr total de 30 de stații de autobuz).

Au fost identificate 6 locații pentru amenajarea de parcări (un număr de total de 12 parcări).

Siguranta circulatiei

Drumul este prevăzut cu un sistem de semnalizare și marcaje rutiere minimal alcătuit din indicatoare rutiere de orientare și reglementare a circulației rutiere și marcaje longitudinale pentru separarea sensurilor de circulație. Marcajul rutier a fost identificat pe sectoare de drum restrânse

În prezent marcajele rutiere existente sunt slab vizibile și insuficiente conform standardelor și normativelor în vigoare. Semnalizarea verticală este de asemenea insuficientă și necesită o suplimentare consistentă conform standardelor și normativelor în vigoare.

Indicatoarele kilometrice existente sunt vechi, șterse și degradate, nefiind poziționate corect conform ridicărilor topografice efectuate o dată cu "Elaborarea planului cadastral pentru drumurile județene din județul Teleorman".

O deficiență gravă a sistemului de semnalizare rutieră este aceea că nu sunt prezente semnalizări și marcaje pentru trecerile de pietoni în zona localităților.

Intersecțiile cu alte cai de comunicație

DJ503 întretaie următoarele drumuri naționale sau județene :

- E70/DN6 în localitatea Draganesti Vlasca;

Intersecție la nivel în cruce cu patru ramuri, drumul prioritar DN6. Intersecția este amenajată necorespunzător, fără marcaje corespunzătoare, insule de ghidare a fluxurilor de trafic în intersecție și semnalizare verticală suficientă iar cea existentă fiind degradată. Trecerile de pietoni sunt semnalizate doar pe drumul național.

- DJ601B in localitatile Blejesti si Puranii de Sus;
Prima intersectie cu DJ601 din localitatea Blejesti este la nivel in cruce cu patru ramuri, drum prioritar DJ503. Intersectia este amenajata necorespunzator lipsind atat semnalizarea verticala de orientare si reglementare cat si marcajele rutiere. In zona nu exista iluminat public pe timp de noapte.
A doua intersectie cu DJ601B in localitatea Puranii de Sus este amenajata la nivel in T cu trei ramuri, drum prioritar DJ503. Intersectia nu este semnalizata corespunzator, marcajele rutiere si semnalizarea verticala lipsind. Exista un singur indicator ce indica directia de mers pe DJ601B. Pe timp de noapte zona intersectiei este slab luminata.
- DJ 701 in localitatea Poeni;
Intersectie la nivel in T cu trei ramuri, drum prioritar DJ 701. Intersectia este amenajata si semnalizata necorespunzator. Lipsesc marcajele rutiere orizontale cat si o semnalizare verticala coerenta. Pe timp de noapte zona intersectiei este slab luminata.

DJ503 se intresectea cu cai ferate in:

- Linia CF 903 Videle – Giurgiu simpla neelectrificata, in localitatea Tarnava;
Intersectie cu calea ferata amenajata la nivel fara bariera cu semnale luminoase. In zona intersectiei calea ferata este in aliniament. Intersectia este amenajata cu dale din beton de ciment in stare tehnica mediocra, fiind prezente deplasari ale daleor si refulari ale mixturilor asfaltice de pe drum in zona trecerii pe dalele din beton. Parapetii in zona intersectiei sunt degradati si insuficienti
- Linia CF 903 Videle – Giurgiu simpla neelectrificata, in localitatea Videle
Intersectie cu calea ferata amenajata la nivel cu bariera si semnale luminoase. In zona intersectiei calea ferata este in aliniament. Intersectia este amenajata cu dale din beton de ciment in stare tehnica mediocra, fiind prezente deplasari ale daleor si refulari ale mixturilor asfaltice de pe drum in zona trecerii pe dalele din beton. Lipsesc parapetii de protectie in dreptul intersectiei cu calea ferata.
- Linia CF 900 Bucuresti - Timisoara dubla electrificata, in localitatea Videle;
Intersectie denivelata.

Intersectii cu calea CF nu fac obiectul prezentului proiect.

Drumurile laterale ce se intersecteaza cu drumul judetean, in numar de 260, nu sunt amenajate si nici semnalizate corespunzator normativelor si standardelor in vigoare.

2.1.2 Prezentarea optiunilor alternative

Traseul in plan

La proiectarea lucrarilor de reabilitare a drumului s-au reconsiderat elementele geometrice existente ale racordarilor in plan cu adoptarea unor elemente superioare celor existente acolo unde este posibil, corespunzatoare vitezei de proiectare adoptate de 80km/h in afara localitatilor si 50km/h pe sectoarele de drum in localitati, cu respectarea prevederilor STAS 863/1985. Lucrarile proiectate se vor incadra in traseul existent al drumului. Lungimea proiectata a sectorului de drum este de 48,475km.

Traseul in profil longitudinal

Se recomanda pastrarea declivitatilor si racordarilor existente in plan vertical cu incadrarea pe cat posibil in pasul de proiectare corespunzator prevederilor STAS 863/1985. Proiectarea liniei rosii va tine cont de solutia proiectata pentru reabilitarea structurii rutiere a drumului.

Profilul transversal

Profilul transversal adoptat este corespunzator clasei tehnice IV conform OG nr. 43/1997 privind „regimul juridic al drumurilor” și ordinul MT nr. 45/1998 privind „Normele tehnice pentru proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor”, si are urmatoarele elemente

▪ Platforma drumului	8,00 m
▪ Partea carosabilă	6,00 m
▪ Benzi de circulație	2
▪ Acostamente	2 x 1,00 m
○ din care Banda de încadrare	2 x 0,25 m.
▪ Panta transversala pe partea carosabila si benzile de incadrare:	2,5%
▪ Panta transversala pe acostamente:	4%

Reabilitarea structurii rutiere

Tronson km 38+838 – 65+210

A Ranforsarea structurii rutiere existente

Solutia I

Ranforsarea stucturii rutiere existente cu mixturi asfaltice noi, dupa cum urmeaza:

- 4cm strat de uzura MAS16 conform AND605/2014
- 6cm strat de legatura BAD20 conform AND605/2014
- Reprofilare existent cu BAD20 conform AND605/2014
- Reparatii ale structurii rutiere existente

B Structura rutiera noua pe zone de largire cat si pe zonele unde se reface intreg sistemul rutier

Solutia I

Largirea structurii rutiere existente cu structura rutiera semirigida, dupa cum urmeaza:

- Straturile din mixtura asfaltica de ranforsare in grosimile proiectate
- 6cm strat de legatura BAD20 conform AND605/2014
- 15cm strat de baza din din agregate stabilizate cu lianti hidraulici rutieri in situ
- 20cm strat de fundatie din balast conform SR EN 13242
- 10cm strat de forma stabilizat conform STAS 12253/1984

Structura rutiera pentru largirea structurii rutiere existente se va aplica in urmatoarea solutie constructiva:

- Se decapeaza si se indeparteaza structura rutiera existenta pe o latime de 25 cm de la marginea drumului (linia de taiere se va realiza la 2.75m fata de ax)
- Se aplica straturile de fundatie si de baza proiectate pentru largirea structurii rutiere pe latimea benzii de incadrare si a acostamentului
- Se aplica stratul de 6cm din BAD20 pe latimea necesara executiei benzii de incadrare. Partea superioara a stratului de BAD20 va fi la nivelul mixturii asfaltice existente.
- Pe rostul dintre structura rutiera existenta si structura rutiera noua pentru largire se va prevedea un material geosintetic pe latimea de 1,0m inaintea asternerii mixturilor de ranforsare proiectate.

Restul acostamentului va se va realiza din piatra sparta impanata cu grosimea minima 12cm.

C Reparatiile structurii rutiere existente

Reparatiile structurii rutiere existente se va realiza inaintea asternerii straturilor de ranforsare proiectate. Functie de tipul degradarii complexului rutier, conform normativului AND 547/98, solutiile de reparatie a structurii rutiere vor fi:

- Repararea gropilor se va realiza prin plombare lor cu mixtura asfaltica tip BAD20.
- Remedierea fagaselor longitudinale se va face prin frezare si executarea unui nou strat din mixtura asfaltica BAD20. Pe zonele cu tasari se va decapa imbracamintea existenta si se va completa cu mixtura asfaltica BAD20.
- Pentru zonele cu cedari ale complexului rutier ce impun refacerea structurii rutiere se va proceda la indepartarea in intregime a structurii rutiere si aplicarea unei structurii rutiere noi identica cu cea folosita pentru largirea structurii rutiere existente.

Se atrage atentia ca reparatiile necesare la nivelul complexului rutier existent depind de perioada de timp pana la care vor incepe lucrarile de reabilitare.

Tronson km 65+210 – 87+313

D Ranforsarea structurii rutiere existente

Solutia I

Ranforsarea structurii rutiere cu mixturi asfaltice noi si reciclare la rece

Datorita degradarilor existente pe acest sector (gropi, faiantari, cedari de margine, etc.) se va realiza reciclarea imbracamintii rutiere existente pe toata suprafata partii carosabile.

- 4cm strat de uzura MAS16 conform AND605/2014
- 6cm strat de legatura BAD20 AND605/2014
- 16cm reciclare si stabilizare (frezare mixtura existenta 6cm si aport de aggregate natural 10cm, stabilizarea se realizeaza cu lianti hidraulici rutieri)

E Structura rutiera noua pe zone de largire

Solutia I

Largirea structurii rutiere existente cu structura rutiera semirigida, dupa cum urmeaza:

- Straturile din mixtura asfaltica de ranforsare in grosimile proiectate
- 16cm strat de baza din agregate stabilizate cu lianti hidraulici rutieri in situ
- 20cm strat de fundatie din balast conform SR EN 13242
- 10cm strat de forma stabilizat conform STAS 12253/1984

Structura rutiera pentru largirea structurii rutiere existente se va aplica in urmatoarea solutie constructiva:

- Se decapeaza si se indeparteaza structura rutiera existenta pe o latime de 25 cm de la marginea drumului (linia de taiere se va realiza la 2.75m fata de ax)
- Se aplica straturile de fundatie si de baza proiectate pentru largirea structurii rutiere pe latimea benzii de incadrare si a acostamentului

Restul acostamentului va se va realiza din piatra sparta impanata cu grosimea minima 12cm.

Scurgerea apelor si sisteme de drenaj

Scurgerea apelor se va realiza prin doua tipuri de sectiuni:

- Sectiuni trapezoidale (santuri)
- Sectiuni triunghiulare (rigole)

In localitati se va mentine amplasamentul santurilor existente.

Scurgerea apelor în bune condițiuni are un rol important în prevenirea degradărilor în structura rutieră. În acest sens se va prevedea:

- pereerea șanțurilor sau rigolelor acolo unde panta longitudinală este mai mică de 0,3% și mai mare de 4% și deversarea apelor în zone posibile;
- reprofilarea șanțurilor existente din pamant, acolo unde nu se prevede pereerea;
- se pot prevedea pe zone scurte și rigole carosabile; se recomandă ca aplicabilitatea acestora să se facă pe baza unor analize atente pentru a da posibilitatea scurgerii apelor fără pericolul de îngheț sau colmatări; acestea se vor dispune la traversarea localităților acolo unde distanța între gardurile proprietăților este mică;
- crearea de șanțuri noi acolo unde acestea lipsesc;
- prevederea de podețe noi acolo unde este cazul ;
- prevederea de podețe Ø400 pentru accesul la proprietati și la drumurile laterale.

În cadrul proiectului s-a prevazut **reabilitarea a 23 podete** existente, **inlocuirea a 21 podete** existente, **și construirea a 3 podete** noi.

Siguranta circulatiei

Pentru siguranta circulatiei se vor inlocui parapetii metalici degradati, cu parapeti de tip semi – greu-nivel de protectie N2 pentru drum si se vor completa acolo unde este necesar.

Drumurile laterale se vor amenaja pe o lungime de 7m fata de axul drumului judetean cu aceeasi structura ca pe drumul judetean. În proiect s-a prevazut amenajarea a **260 drumuri laterale**.

Se va asigura semnalizarea și marcajul corespunzator punctului de lucru pe timpul executiei lucrarilor, (conform Ordinului MT/MI/411/1112/2000, se vor monta parapete grele pe amplasamente provizorii in zonele afectate) iar la finalizarea acestora se va asigura semnalizarea și marcajul final al drumului.

În cea mai mare parte lucrarile de reabilitare a drumului se vor executa sub circulatie, pe jumătate de cale, pe tronsoane bine stabilite, în concordanta cu tehnologia de executie. Pentru aceasta se va întocmi un plan de management a traficului și vor fi stabilite masurile speciale de siguranta care vor fi aplicate pe timpul executiei lucrarilor. Fluentizarea traficului se va realiza prin dirijarea și orientarea soferilor cu ajutorul unor semafoare temporizate sau piloti de circulatie, pozitionati la capetele sectoarelor de lucru.

Amenajarea intersectiilor

Intersectiile cu drumurile clasificate vor fi amenajate conform AND 600/2010 și CD 173-1986 în functie de traficul de tranzit ca intersectii în "cruce" sau în "T".

Studiul de trafic mentionaza ca modificarea intersectiilor în altă configurație decât cea existenta nu este necesara. Valorile de trafic prezentate în conformitate cu nomograma 11 din normativul AND 640, relevă aceste aspecte. Intersectiile se vor amenaja prin dispunerea de marcaje longitudinale în conformitate cu normativul amintit.

În proiect s-a prevazut amenajarea a **2033 accese în proprietati** pe sectorul de drum studiat.

Trecerile la nivel peste CF se vor amenaja cu solutii moderne. Amenajarea se va realiza cu dale de cauciuc elastice.

- Linia CF 903 Videle – Giurgiu simpla neelectrificata, în localitatea Tarnava;
- Linia CF 903 Videle – Giurgiu simpla neelectrificata, în localitatea Videle

Amenajare parcuri și statii de autobuz

Parcarile și statiile de autobuz proiectate vor fi amenajate cu aceiasi structura rutiera ca și cea folosita pentru reabilitarea structurii rutiere existente a drumului.

Parcarile vor fi dotate cu mobilier urban ce consta din mese, banci și cosuri de gunoi realizate preferabil din beton.

Statiile de autobuz vor fi prevazute cu adaposturi pe structura metalica.

Atat pentru parcare cat si pentru statiile de autobuz prevazute a se amenaja va fi asigurata semnalizarea rutiera orizontala si verticala corespunzatoare.

Lucrari de mutari si protejari retele

Odata cu realizarea noului profil transversal, pot fi afectati stalpii de curent electric sau telefonie. In baza masuratorilor topografice, se vor stabili exact daca sunt necesare lucrari de reamplasare sau protectie a acestora. In cazul in care acestia cad in platforma drumului se vor lua masuri de mutare pe un alt amplasament sau de protectie prin parapete metalice sau din beton.

Alte observatii

Este necesara in mod obligatoriu re-kilometrarea traseului prin dispunerea de borne kilometrice si hectometrice noi. Se constata ca bornele existente nu corespund ca pozitie kilometrica si in toate cazurile lungimile reale ale drumului sunt diferite de cele aflate in statisticele beneficiarului. Geometrizarea traseului se va face prin proiect la faza Proiect tehnic, dupa refacerea ridicarilor topografice pe traseul propus pentru reabilitare.

Pe intreg traseul se va nivela suprafata drumului, in limita amprizei acestuia. In mod obligatoriu se vor taia cavalieri si se va defrisa vegetatia in zona acostamentelor si in zona taluzelor drumului.

Se va reface semnalizarea verticala si cea orizontala.

Pod peste raul Calnisteia la km 44+953 – 44+981

Solutia I

▪ Suprastructura

Lucrarile de reparatie la suprastructura presupun urmatoarele operatii:

- Realizarea unei variante de circulatie provizorie pe timpul executiei lucrarilor;
- Desfacerea caili si a trotuarelor;
- Demontarea/demolarea parapetilor din beton;
- Demolarea grinzilor parapetilor;
- Demolarea consolelor de trotuar CU MENTINEREA TUTUROR ARMATURILOR TRANSVERSALE PODULUI;
- Indepartarea tencuielilor de pe fetele laterale ale grinzilor principale;
- Curatarea cu peria mecanica a betoanelor suprastructurii (grinzi principale, antretoaze, placa dintre grinzi);
- Curatarea prin sablare a betoanelor degradate superficial, a celor segregate si a armaturilor neacoperite;
- Armaturile se vor curata pana la obtinerea luciului metalic;
- Eventualele armaturi corodate peste tolerantele admise de standarde se vor suplimenta corespunzator sau se vor inlocui;
- Betoanele cu degradari locale in profunzime (capetele grinzilor, placa in zona rosturilor, antretoaze) se vor indeparta si rebetona (conform C149-87);
- Daca se constata existenta unor fisuri, acestea se vor injecta conform tehnologiilor din „ Instructiunile tehnice privind procedeele de remediere a defectelor pentru elementele de beton si beton armat”, indicativ C149-87;
- Consolidarea si largirea podului prin adaugarea a 2 grinzi noi alaturi de cele existente si a unei placi de suprabetonare;
- Prevederea de echipamente noi la pod:

- Parapeti metalici pietonali;
- Parapet metalic direcional;
- Guri de scurgere;
- Dispozitive etanse pentru acoperirea rosturilor de la culei;

- Hidroizolatie la tot podul, inclusiv la trotuarele de pe zidurile intoarse;

▪ *Infrastructura*

Lucrarile de reparatie ale culeelor presupun urmatoarele operatii:

- Indepartarea tencuielilor de pe elevatiile culeelor, inclusiv de pe zidurile intoarse;
- Curatirea betoanelor elevatiilor cu ajutorul periei mecanice;
- injectarea eventualelor fisuri, conform tehnologiilor din "Instructiunile tehnice privind procedeele de remediere a defectelor pentru elementele de beton si beton armat", indicativ C149 – 87;
- Prevederea de cuzineti noi la grinzile ce se adauga;
- Prevederea de aparate de reazem metalice la ambele grinzi noi;
- Executarea de dispozitive antiseismice;
- Suprainaltarea zidurilor intoarse si realizarea trotuarelor in concordanta cu cele de la suprastructura;
- Demolarea zidurilor de garda, cu mentinerea armaturilor, suprainaltarea zidurilor pentru a se permite accesul la capetele grinzilor si placii si la antretoaza de la capat, asigurarea rostului cu suprastructura si a spatiului pentru dispozitivul de rost, pecum si reazemului pentru placile de racordare;
- Refacerea drenurilor din spatele culeelor: indepartarea drenurilor vechi, curatarea/inlocuirea rigolelor, refacerea barbacanelor, strat suport si hidroizolatie in spatele culeelor, refacerea drenului, inclusiv prevederea de geosintetice;

▪ *Racordari cu terasamentele*

Pentru o racordare corespunzatoare a podului cu terasamentele drumului sunt necesare:

- Largirea platformei rampelor la ambele capete ale podului si racordul acesteia la profilul curent al drumului pe o lungime de cate 25 m;
- Realizarea de placi de racordare cu terasamentele;
- Realizarea de sferturi de con pereate noi;
- Pereerea taluzelor rambleelor din spatele aripilor;
- Prevederea de scari si casiuri noi;
- Montarea de indicatoare cu denumirea obstacolului traversat;
- Marcajul caii;
- Desfacerea variantei de circulatie provizorie

▪ *Lucrari in albie*

Principalele lucrari de amenajare a albiei in zona podului cuprind:

- Curatarea si degajarea albiei pe o lungime suficienta in amonte si aval de pod

Solutia II

Reabilitarea podului prin executia unor lucrari de interventie precum:

▪ *Suprastructura*

Lucrarile de reparatie la suprastructura presupun urmatoarele operatii:

- Realizarea unei variante de circulatie provizorie pe timpul executiei lucrarilor;
- Desfacerea caii si a trotuarelor;

- Demontarea/demolarea parapetilor din beton;
- Demolarea grinzilor parapetilor;
- Demolarea suprastructurii existente;
- Realizarea unei suprastructuri noi, formata din 8 grinzi precomprimate de lungime L=20.60m, montate joantiv si a unei placi de suprabetonare, care sa asigure o parte carosabila de 7.80 si 2 trotuare de 1.50m fiecare;
- Prevederea de echipamente noi la pod:
 - Parapeti metalici pietonali;
 - Parapeti metalici directionali;
 - Guri de scurgere;
 - Dispozitive etanse pentru acoperirea rosturilor de la culei;
- Hidroizolatie la tot podul, inclusiv la trotuarele de pe zidurile intoarse;
- Realizarea unui sistem rutier nou pe pod.

▪ *Infrastructura*

Lucrarile de reparatie ale culeelor presupun urmatoarele operatii:

- Indepartarea tencuielilor de pe elevatiile culeelor, inclusiv de pe zidurile intoarse;
- Curatirea betoanelor elevatiilor cu ajutorul periei mecanice;
- injectarea eventualelor fisuri, conform tehnologiilor din "Instructiunile tehnice privind procedeele de remediere a defectelor pentru elementele de beton si beton armat", indicativ C149 – 87;
- Prevederea de cuzineti noi la grinzile ce se adauga;
- Prevederea de aparate de reazem metalice la ambele grinzi noi;
- Executarea de dispozitive antiseismice;
- Suprainaltarea zidurilor intoarse si realizarea trotuarelor in concordanta cu cele de la suprastructura;
- Demolarea zidurilor de garda, cu mentinerea armaturilor, suprainaltarea zidurilor pentru a se permite accesul la capetele grinzilor si placii si la antretoaza de la capat, asigurarea rostului cu suprastructura si a spatiului pentru dispozitivul de rost, pecum si reazemului pentru placile de racordare;
- Refacerea drenurilor din spatele culeelor: indepartarea drenurilor vechi, curatarea/inlocuirea rigolelor, refacerea barbacanelor, strat suport si hidroizolatie in spatele culeelor, refacerea drenului, inclusiv prevederea de geosintetice;

▪ *Racordari cu terasamentele*

Pentru o racordare corespunzatoare a podului cu terasamentele drumului sunt necesare:

- Largirea platformei rampelor la ambele capete ale podului si racordul acesteia la profilul curent al drumului pe o lungime de cate 25 m;
- Realizarea de placi de racordare cu terasamentele;
- Realizarea de sferturi de con pereate noi;
- Pereerea taluzelor rambleelor din spatele aripilor;
- Prevederea de scari si casiuri noi;
- Montarea de indicatoare cu denumirea obstacolului traversat;
- Marcajul caii;
- Desfacerea variantei de circulatie provizorie.

Lucrari in albie

Principalele lucrari de amenajare a albiei in zona podului cuprind:

- Curatarea si degajarea albiei pe o lungime suficienta in amonte si aval de pod;

Solutia recomandata de catre Expertul Tehnic si Proiectant este solutia I descrisa anterior, si anume reabilitarea podului existent cu interventii asupra suprastructurii, infrastructurii si racordarilor cu terasamentele, precum si lucrari de amenajare in albie.

Pod peste raul Glavacioc la km 60+143 – 60+173

Dupa examinarea podului de pe DJ 503, km 60+143 de pe raul Glavacioc, din localitatea Videle si stabilirea starii tehnice a acestuia, in cele ce urmeaza vom prezenta principalele lucrari necesare in 2 solutii.

Podul fiind incadrat in clasa starii tehnice IV – STARE NESATISFACATOARE:

Solutia I

▪ Suprastructura

Lucrarile de refacere ale caili se vor executa pe jumatate de pod cu devierea circulatiei pe cealalta jumatate, prevederea de parapete si semnalizarea corespunzatoare a acestor masuri; Aceste lucrari presupun urmatoarele operatii:

- Relocare conducta de gaze de pe trotuar;
- Demolare suprastructurii existenta si a grinzilor.
- Grinzi precomprimate de L=24.00m h=1.40cm montate joantiv. Conlucrare intre ele se va face prin intermediul unei placi de suprabetonare asigurand o parte carosabila de 7.80m su 2x1.50m trotuare.
- Hidroizolatie si sistem rutier pe pod;
- Montare parapet directional, nivel de protectie H4b;
- Montare parapet pietonal;
- Rosturi de dilatare;
- Guri de scurgere noi, cu tub prelungitor;

Lucrarile de reparatii ale elementelor de rezistenta ale suprastructurii presupun urmatoarele operatii:

Aceste lucrari se vor realiza cu respectarea tehnologiilor din "Instrutiunile tehnice privind procedeele de remediere a defectelor pentru elementele de beton si beton armat", indicativ

C149 – 87;

▪ Infrastructura

Lucrarile de reparatie ale culeelor presupun urmatoarele operatii:

- Demolare si refacere ziduri de garda (pentru postcomprimarea laterala a grinzilor), cu prevedere de bancheta de rezemare placi de racordare;
- Consolidare ziduri intoarse si amenajare console trotuare;
- Curatarea betonului elevatiilor cu peria mecanica;
- Injectarea eventualelor fisuri, conform tehnologiilor din "Instrutiunile tehnice privind procedeele de remediere a defectelor pentru elementele de beton si beton armat", indicativ C149 – 87;
- Curatarea betonului elevatiilor cu peria mecanica;
- Camasuire elevatii culei cu mortare speciale;
- Montare dispozitive antiseismice;

▪ Racordari cu terasamentele

Pentru o racordare corespunzatoare a podului cu terasamentele drumului sunt necesare:

- Refacere sferturi de con cu pereu din beton (sau piatra naturala) si amenajarea lor cu scari si casiuri;
- Pentru trecerea de la mediu rigid pe pod la mediu elastic pe rampe se vor executa placi de racordare pe terasamente de L=3.00m;
- Pereerea taluzelor rampelor in vecinatatea podului;
- Largirea platformei drumului la ambele capete ale podului si racordarea acesteia la profilul curent al drumului pe o lungime de de ~25.00 m;

▪ Lucrari in albie

Principalele lucrari de amenajare a albiei in zona podului cuprind:

- curatarea, degajarea si profilarea albiei pe o lungime suficienta in amonte si aval de pod;

Este necesara devierea unei conducte de gaz DN200mm pe 50,0 m.

Solutia II

▪ Suprastructura

Lucrarile de refacere ale caii se vor executa pe jumatate de pod cu devierea circulatiei pe cealalta jumatate, prevederea de parapete si semnalizarea corespunzatoare a acestor masuri; Aceste lucrari presupun urmatoarele operatii:

- Relocare conducta de gaze de pe trotuar;
- Frezarea imbracamintii asfaltice la jumatatea de cale.
- Desfacere sistem rutier, trotuare, borduri pana la betonul suprastructurii FARA UTILIZAREA PICONULUI;

Pentru aducerea podului la clasa "E" de incarca (A30; V80) sunt necesare urmatoarele lucrari de baza:

- Demolare placa de suprabetonare existenta (nu se va folosi Piconul);
- Consolidare antretoaze de capat si cele 2 din axul deschiderii si comprimarea lor cu bare de inalta rezistenta;
- Interventii la antretoaze intermediare prin demolare partiala si rebetonare cu asigurarea conlucrarii inte ele (continuizare antretoaze);
- Consolidare grinzi cu cabluri de inalta rezistenta;
- Montare 2 grinzi marginale noi, h=1.40 L=24.00m.
- Executie placa de suprabetonare noua cu asigurarea unui gabarit de 7.80 carosabil si 2x1.50m trotuare;
- Refacere hidroizolatie si sistem rutier pe pod;
- Pentru delimitarea trotuarelor si protejarea pietonilor se va monta parapet directional, nnicel de protectie tip H4b;
- Montare parapet pietonal nou;
- Refacere rosturi de dilatatie;
- Montare guri de scurgere noi, cu tub prelungitor;

Lucrarile de reparatii ale elementelor de rezistenta ale suprastructurii presupun urmatoarele operatii:

- curatarea suprafetelor de beton degradat ale elementelor suprastructurii, injectarea eventualelor fisurilor de la grinzi;
- reparatii cu mortare speciale a suprafetelor de beton degradat ale suprastructurii;
- vopsirea si protejarea elemenetelor de rezistenta (tabliler) cu vopsele speciale;

Aceste lucrari se vor realiza cu respectarea tehnologiilor din "Instruciunile tehnice privind procedeele de remediere a defectelor pentru elementele de beton si beton armat", indicativ

C149 – 87;

▪ *Infrastructura*

Lucrarile de reparatie ale culeelor presupun urmatoarele operatii:

- Demolare si refacere ziduri de garda (pentru postcomprimarea laterala a grinzilor), cu prevedere de bancheta de rezemare placi de racordare;
- Consolidare ziduri intoarse si amenajare console trotuare;
- Curatarea betonului elevatiilor cu peria mecanica;
- Injectarea eventualelor fisuri, conform tehnologiilor din "Instructiunile tehnice privind procedeele de remediere a defectelor pentru elementele de beton si beton armat", indicativ C149 – 87;
- Curatarea betonului elevatiilor cu peria mecanica;
- Camasuire elevatii culei cu mortare speciale;
- Montare dispozitive antiseismice;

▪ *Racordari cu terasamentele*

Pentru o racordare corespunzatoare a podului cu terasamentele drumului sunt necesare:

- Refacere sferturi de con cu pereu din beton (sau piatra naturala) si amenajarea lor cu scri si casiuri;
- Pentru trecerea de la mediu rigid pe pod la mediu elastic pe rampe se vor executa placi de racordare pe terasamente de L=3.00m;
- Pereerea taluzelor rampelor in vecinatatea podului;
- Largirea platformei drumului la ambele capete ale podului si racordarea acestuia la profilul curent al drumului pe o lungime de de ~25.00 m;

▪ *Lucrari in albie*

Principalele lucrari de amenajare a albiei in zona podului cuprind:

- curatarea, degajarea si profilarea albiei pe o lungime suficienta in amonte si aval de pod;

Este necesara devierea unei conducte de gaz DN200mm pe 50,0 m.

Solutia recomandata de catre Expertul Tehnic si Proiectant este **solutia I** ce consta in inlocuirea suprastructurii cu grinzi comprimate de L=24.00m h=1.40cm montate joantiv. Conlucrare intre ele se va face prin intermediul unei placi de suprabetonare asigurand o parte carosabila de 7.80m su 2x1.50m trotuare.

Este necesara devierea unei conducte de gaz DN200mm pe 50,0 m.

Pod peste raul Glavacioc la km 61+232 – 61+333

Solutia I

Reabilitarea podului prin executia unor lucrari de interventie precum:

▪ *Suprastructura*

Lucrarile de refacere ale caii se vor executa pe jumatate de pod cu devierea circulatiei pe cealalta jumatate, prevederea de parapete si semnalizarea corespunzatoare a acestor masuri; Aceste lucrari presupun urmatoarele operatii:

- Relocare conducta de gaze de pe trotuar;
- Frezarea imbracamintii asfaltice la jumatatea de cale.
- Desfacere sistem rutier, trotuare, borduri pana la betonul suprastructurii FARA UTILIZAREA PICONULUI;
- Refacere strat suport hidroizolatie;
- Refacere sistem rutier pe pod;

- Pentru delimitarea trotuarelor si protejarea pietonilor se va monta parapet metalic de siguranta, nivel de protecti H4b;
- Executie trotuare din beton simplu;
- Montare parapet pietonal nou;
- Refacere rosturi de dilatare;
- Montare guri de scurgere noi, cu tub prelungitor;

Lucrarile de reparatii ale elementelor de rezistenta ale suprastructurii presupun urmatoarele operatii:

- curatarea suprafetelor de beton degradat ale elementelor suprastructurii, injectarea eventualelor fisurilor de la grinzi;
- reparatii cu mortare speciale a suprafetelor de beton degradat ale suprastructurii;
- vopsirea si protejarea elementelor de rezistenta (tablari) cu vopsele speciale;

Aceste lucrari se vor realiza cu respectarea tehnologiilor din "Instructiunile tehnice privind procedeele de remediere a defectelor pentru elementele de beton si beton armat", indicativ C149 – 87;

▪ *Infrastructura*

Lucrarile de reparatie ale culeelor presupun urmatoarele operatii:

- curatarea betonului elevatiilor cu peria mecanica;
- injectarea eventualelor fisuri, conform tehnologiilor din "Instructiunile tehnice privind procedeele de remediere a defectelor pentru elementele de beton si beton armat", indicativ C149 – 87;
- torcretarea elevatiilor culeelor cu mortar;
- montare dispozitive antiseismice;

Lucrarile de reparatii ale pilei constau in:

- Camasuirea elevatiilor culeelor(ancore, armare, cofrare, betonare);
- Vopsirea si protejarea elevatiei cu vopsele speciale;
- Curatarea betonului elevatiilor cu peria mecanica;
- Curatarea prin sablare a armaturilor ruginite pana la luciu metalic;
- Montare dispozitive antiseismice.

▪ *Racordari cu terasamentele*

Pentru o racordare corespunzatoare a podului cu terasamentele drumului sunt necesare:

- Demolare ziduri improvizate din zidarie
- Pentru trecerea de la mediu rigid pe pod la mediu elastic pe rampe se vor executa placi de racordare pe terasament de L=3.00m;
- Se vor executa aripi la ambele culei partea amonte si sferturi de con in aval;
- Dupa refacerea racordarilor cu reprofilare rampe se vor executa casiuri in aval si scari in amonte;
- Pereerea taluzelor rampelor in vecinatatea podului;
- Largirea platformei drumului la ambele capete ale podului si racordarea acestuia la profilul curent al drumului pe o lungime de de ~25.00 m;

▪ *Lucrari in albie*

Principalele lucrari de amenajare a albiei in zona podului cuprind:

- curatarea, degajarea si profilarea albiei pe o lungime suficienta in amonte si aval de pod;

NOTA:

Toate lucrarile de interventie la pod se vor face cu instiintarea scrisa a CFR.

Lucrarile de reabilitare suprastructura se vor face in "faza-I" pe jumatatea de cale din interiorul curbei.

Solutia II

Reabilitarea podului in solutia II presupune aceleasi lucrari ca si in solutia I exceptie facand modul cum se face delimitarea trotuarului de partea carosabila. In aceasta solutie se propune utilizarea bordurilor inalte in schimbul parapetului metalic propus in solutia I.

Solutia recomandata de catre Expertul Tehnic si Proiectant este **solutia I** descrisa anterior, si anume reabilitarea podului existent cu interventii asupra suprastructurii, infrastructurii si racordarilor cu terasamentele, precum si lucrari de amenajare in albie.

Siguranta circulatiei

Pentru siguranta circulatiei se vor inlocui parapetii metalici degradati, cu parapeti de tip semi – greu pentru drum si se vor completa acolo unde este necesar.

Drumurile laterale se vor amenaja pe o lungime de 7 m din axul drumului judetean.

Se va asigura semnalizarea si marcajul corespunzator punctului de lucru pe timpul executiei lucrarilor, (conform Ordinului MT/MI/411/1112/2000, se vor monta parapete grele pe amplasamente provizorii in zonele afectate) iar la finalizarea acestora se va asigura semnalizarea si marcajul final al drumului.

Proiectarea sistemului de semnalizare si marcaje trebuie facuta atat pentru traseul studiat cat si pentru caile de comunicatii rutiere care il intersecteaza, cu acces la acesta, urmarindu-se respectarea prevederilor SR 1848-1,2,3/ 2011.

In cea mai mare parte lucrarile de reabilitare a drumului se vor executa sub circulatie, pe jumatate de cale, pe tronsoane bine stabilite, in concordanta cu tehnologia de executie. Pentru aceasta se va intocmi un plan de management a traficului si vor fi stabilite masurile speciale de siguranta care vor fi aplicate pe timpul executiei lucrarilor. Fluentizarea traficului se va realiza prin dirijarea si orientarea soferilor cu ajutorul unor semafoare temporizate sau piloti de circulatie, pozitionati la capetele sectoarelor de lucru.

Amenajarea intersectiilor

Intersectiile cu drumurile clasificate vor fi amenajate conform AND 600/2010 si CD 173-1986 in functiile de trafic de tranzit ca intersectii in "cruce" sau in "T".

Studiul de trafic mentionaza ca modificarea intersectiilor in alta configuratie decat cea existenta nu este necesara. Valorile de trafic prezentate in conformitate cu nomograma 11 din normativul AND 640, releva aceste aspecte. Intersectiile se vor amenaja prin dispunerea de marcaje longitudinale in conformitate cu normativul amintit.

Intersectiile drumului judetean cu calea ferata nu fac obiectul prezentei lucrari.

Amenajarea parcarilor si statiilor de autobuz

Amenajarea parcarilor si statiilor de autobuz se va realiza atat pe amplasamentul celor existente cat si in amplasamente noi functie de necesitatea acestora.

Acestea vor fi amenajate cu aceiasi structura rutiera ca si cea folosita pentru largirea structurii rutiere existente a drumului, peste care se vor preluga straturile de ranforsare proiectate.

Parcarile vor fi dotate cu mobilier urban ce consta din mese, banci si cosuri de gunoi realizate preferabil din beton.

Statiile de autobuz vor fi prevazute cu adaposturi pe structura metalica.

Atat pentru parcare cat si pentru statiile de autobuz prevazute a se amenaja va fi asigurata semnalizarea rutiera orizontala si verticala corespunzatoare.

Lucrari de mutari si protejari instalatii

Odata cu realizarea noului profil transversal, pot fi afectati stalpii de curent electric sau telefonie. In baza masuratorilor topografice, se vor stabili exact daca sunt necesare lucrari de reamplasare sau protectie a acestora. In cazul in care acestia cad in platforma drumului se vor lua masuri de mutare pe un alt amplasament sau de protectie prin parapete metalice sau din beton.

Vor fi luate în considerare toate celelalte rețele de utilități subterane, conform avizelor emise de deținătorii acestora.

Solutia recomandata de expert este **Solutia I**, si anume:

A Ranforsarea structurii rutiere existente

Solutia I

Ranforsarea stucturii rutiere existente cu mixturi asfaltice noi, dupa cum urmeaza:

- 4cm strat de uzura MAS16 conform AND605/2014
- 6cm strat de legatura BAD20 conform AND605/2014
- Reprofilare existent cu BAD20 conform AND605/2014
- Reparatii ale structurii rutiere existente

B Structura rutiera noua pe zone de largire

Solutia I

Largirea structurii rutiere existente cu structura rutiera semirigida, dupa cum urmeaza:

- Straturile din mixtura asfaltica de ranforsare in grosimile proiectate
- 6cm strat de legatura BAD20 conform AND605/2014
- 15cm strat de baza din din agregate stabilizate cu lianti hidraulici rutieri in situ
- 20cm strat de fundatie din balast conform SR EN 13242
- 10cm strat de forma din material granular conform STAS 12253/1984

Structura rutiera pentru largirea structurii rutiere existente se va aplica in urmatoarea solutie constructiva:

- Se decapeaza si se indeparteaza structura rutiera existenta pe o latime de 25 cm de la marginea drumului (linia de taiere se va realiza la 2.75m fata de ax)
- Se aplica straturile de fundatie si de baza proiectate pentru largirea structurii rutiere pe latimea benzii de incadrare si a acostamentului
- Se aplica stratul de 6cm din BAD20 pe latimea necesara executiei benzii de incadrare. Partea superioara a stratului de BAD20 va fi la nivelul mixturii asfaltice existente.
- Pe rostul dintre structura rutiera existenta si structura rutiera noua pentru largire se va prevedea un material geosintetic pe latimea de 1,0m inaintea asternerii mixturilor de ranforsare proiectate.

Restul acostamentului va se va realiza din piatra sparta impanata cu grosimea minima 12cm.

Cu privire la scurgerea apelor; santuri si rigole; podete

Zona drumului, incluzand lucrarile de terasamente si celelalte constructii rutiere, este expusa actiunii permanente a apei. Umezirea terasamentelor, infiltrarea si acumularea apei in corpul drumului, provoaca scaderea capacitatii portante si degradarea, inevitabila, in timp, a structurii rutiere.

Apa care actioneaza asupra terasamentelor si a celorlaltor constructii rutiere provine din precipitatiile atmosferice, prin apele siroite pe suprafata carosabila, acostamente si taluzuri.

Pe sectorul de drum analizat scurgerea apelor provenite din precipitatii se produce gravitational, prin sistemele de scurgere naturale sau amenajate existente in zona. In general scurgerea apelor prin aceste sisteme este deficitara, sistemele nu au capacitatea necesara, iar apa stationeaza in santurile si rigolele colmatate.

Pentru imbunatatirea scurgerii apelor si evitarea stagnarii acestora in vecinatatea corpului drumului este necesar studiul amanuntit in proiect a pantelor de scurgere si prevederea unor

santuri sau a unor rigole pereate, care avand un coeficient de scurgere mai bun, sa poata asigura indepartarea apelor si la declivitati mai mici.

Starea tehnica a podetelor pe sectorul studiat este necorespunzatoare.

Cu privire la podurile existente

▪ *Pod peste raul Calnisteia la km 44+953 – 44+981*

Solutia recomandata de catre Expertul Tehnic si Proiectant este **solutia I** descrisa anterior, si anume reabilitarea podului existent cu interventii asupra suprastructurii, infrastructurii si racordarilor cu terasamentele, precum si lucrari de amenajare in albie.

▪ *Pod peste raul Glavacioc la km 60+143 – 60+173*

Solutia recomandata de catre Expertul Tehnic si Proiectant este **solutia I** ce consta in inlocuirea suprastructurii cu grinzi comprimate de L=24.00m h=1.40cm montate joantiv. Conlucrare intre ele se va face prin intermediul unei placi de suprabetonare asigurand o parte carosabila de 7.80m su 2x1.50m trotuare.

Este necesara devierea unei conducte de gaz DN200mm pe 50,0 m.

▪ *Pod peste raul Glavacioc la km 61+232 – 61+333*

Solutia recomandata de catre Expertul Tehnic si Proiectant este **solutia I** descrisa anterior, si anume reabilitarea podului existent cu interventii asupra suprastructurii, infrastructurii si racordarilor cu terasamentele, precum si lucrari de amenajare in albie.

Cu privire la siguranta circulatiei si a pietonilor

Avand in vedere faptul ca traficul va spori semnificativ dupa realizarea reabilitarii drumului, proiectarea atenta a sistemului de semnalizare si marcaje poate asigura sporirea sigurantei circulatiei atat pe traseul studiat cat si pe drumurile cu acces la aceasta, ducand in final la sporirea fluentei traficului.

Proiectarea sistemului de semnalizare si marcaje trebuie facuta atat pentru traseul studiat cat si pentru caile de comunicatii rutiere care il intersecteaza, cu acces la acesta, urmarindu-se respectarea prevederilor SR 1848-1,2,3/ 2011.

Siguranta in exploatare

Garantia sigurantei in exploatare o constituie adoptarea in proiect a unor solutii modeme. care sa tina cont de particularitatile drumului.

Siguranta in exploatare este obiectivul prioritar al administratorului, de aceasta depinzand intreaga activitate legata de circulatia pe drumul public.

Siguranta in exploatare depinde nu numai de standardul si de calitatea suprafetei de rulare ci si de lucrarile de protectie si de aparare executate, de modul de amenajare a intersectiilor, de functionarea sistemelor de scurgere a apelor, de semnalizari, de marcaje, si de toate celelalte masuri intreprinse pentru siguranta si desfasurarea normala a traficului.

Managementul traficului pe timpul executiei lucrarilor

In cea mai mare parte lucrarile de reabilitare a drumului se vor executa sub circulatie, pe jumatate de cale, pe tronsoane bine stabilite, in concordanta cu tehnologia de executie.

Pentru aceasta se va intocmi un plan de management a traficului si vor fi stabilite masurile speciale de siguranta care vor fi aplicate pe timpul executiei lucrarilor.

Fluentizarea traficului se va realiza prin dirijarea si orientarea soferilor cu ajutorul unor semafoare temporizate sau piloti de circulatie, pozitionati la capetele sectoarelor de lucru.

Pe timpul executiei lucrarilor se vor institui restrictii de viteza si interdictii de oprire, parcare sau accese.

Toate punctele de lucru vor fi semnalizate corespunzator legislatiei rutiere si a celei de protectie a muncii.

Sanatatea oamenilor si protectia mediului

Prevenirea deregularilor ecologice posibile pe parcursul executiei sau datorate realizarii noii investitii propuse se va realiza conform O.U. nr. 195 din 22 decembrie 2005 privind protectia mediului, Legea nr. 107 / 1996 – Legea apelor, Ordinul Ministrului apelor, padurilor si protectiei mediului nr 462/1993 pentru aprobarea Conditiei tehnice privind protectia atmosferei si a Normelor metodologice privind determinarea emisiilor de poluanti atmosferici de surse stationare.

Masurile ce trebuiesc luate consta din masuri pentru protectia apelor, atmosferei, solului, protectia la zgomot, siguranta si sanatatea oamenilor si regimul deseurilor in timpul executiei si dupa realizarea investitiei.

Scurgerea apelor si sisteme de drenaj

Scurgerea apelor se va realiza prin doua tipuri de sectiuni:

- Sectiuni trapezoidale (santuri)
- Sectiuni triunghiulare (rigole)

In localitati se va mentine amplasamentul santurilor existente.

In cadrul proiectului s-a preazut realizarea a 21.300m de santuri pereate, 1.520m rigole si 74.964m de santuri din pamant.

In cadrul proiectului s-a prevazut **reabilitarea a 23 podete** existente, **inlocuirea a 21 podete** existente, **si construirea a 3 podete** noi.

Situatia podetelor este prezentata in tabelul de mai jos:

Nr. Crt.	Pozitie Km	Situatie existenta	Lucrari proiectate
1	38+860	podet dalat din b.a.	Se inlocuieste cu podet dalat L=2.00m
2	39+238	podet dalat din b.a.	Se inlocuieste cu podet dalat L=2.00m
3	41+900	podet dalat din b.a.	Podet dalat 1.00m se mentine cu decolmatate, refacere pereu la interior, amenajare albie amonte aval, refacere timpiane, montare parapet
4	43+480	podet exsitent	Se inlocuieste cu podet tubular 1000mm
5	43+495	podet dalat din b.a.	Podet dalat din 2.00m se mentine cu decolmatate, refacere pereu la interior, amenajare albie amonte aval, refacere timpiane, montare parapet
6	44+037	podet dalat din b.a.	Se inlocuieste cu podet tubular 1000mm
7	45+050	-	Podet proiectat 1000 mmn
8	45+860	podet monolit din b.a.	Se mentine cu decolmatate, refacere timpiane si montare parapet
9	46+630	podet dalat din b.a.	Se mentine cu decolmatate, refacere timpiane si montare parapet
10	47+207	podet monolit din b.a.	Se inlocuieste cu podet tubular 1000mm
11	48+347	podet monolit din b.a.	Se mentine cu decolmatate, amenajare albie refacere timpiane si montare parapet
12	49+664	podet monolit din b.a.	Se mentine cu decolmatate, refacere pereu la interior, refacere sferturi de con, amenajare albie amonte aval, refacere timpiane si montare parapet

13	50+440	Podet tubular	Se inlocuieste cu podet tubular 1000mm
14	50+934	podet tubular din b.a.	Se inlocuieste cu podet tubular 1000mm
15	51+428	podet monolit din b.a.	Se inlocuieste cu podet tubular 1000mm
16	51+550	podet monolit din b.a.	Se mentine cu decolmatate,refacere pereu la interior, amenajare albie amonte aval, refacere timpane si montare parapet
17	51+625	Podet tubular	Se inlocuieste cu podet tubular 1000mm
18	55+100	podet monolit din b.a.	Se inlocuieste cu podet dalat L=2.00m
19	55+750	podet	Se inlocuieste cu podet dala L=3.00m
20	55+780	podet	
21	57+713	podet monolit din b.a.	Se inlocuieste cu podet dalat L=2.00m
22	60+325	podet tubular	Se inlocuieste cu podet tubular 1000mm
23	62+040	podet tubular	Se inlocuieste cu podet tubular 1000mm
24	62+977	podet ovoid din b.a.	Podet ovoid se mentine cu decolmatate, refacere pereu, amenajare albie amonte aval, refacere timpane, montare parapet
25	63+652	podet tubular din b.a.	Se inlocuieste cu podet tubular 1000mm
26	64+245	podet tubular din b.a.	Se inlocuieste cu podet tubular 1000mm
27	65+553	podet ovoid din b.a.	Podet ovoid se mentine cu decolmatate, amenajare albie amonte aval, refacere timpane, montare parapet
28	66+210	podet ovoid din b.a.	Podet ovoid se mentine cu decolmatate, amenajare albie amonte aval, refacere timpane, montare parapet
29	67+250	-	Podet proiectat 1000 mmn
30	69+210	podet ovoid din b.a.	Podet ovoid se mentine cu decolmatate, amenajare albie amonte aval, refacere timpane, montare parapet
31	69+820	podet monolit din b.a.	Podet dalat din beton armat se mentine cu decolmatate, amenajare albie amonte aval, refacere timpane, montare parapet
32	70+552	podet monolit din b.a.	Se inlocuieste cu podet tubular 1000mm
33	72+190	podet dalat din b.a.	se inlocuieste cu podet dalat L=4.00m
34	72+510	podet dalat din b.a.	Podet dalat se mentine cu decolmatate,refacere pereu la interior, amenajare albie amonte aval, refacere timpane, montare parapet
35	73+570	podet dalat din b.a.	Podet dalat se mentine cu decolmatate, amenajare albie amonte aval, refacere timpane, montare parapet
36	74+970	podet dalat din b.a.	Podet dalat din beton armat se mentine cu decolmatate, amenajare albie amonte aval, refacere timpane, montare parapet
37	75+323	podet tubular din b.a.	Se inlocuieste cu podet dalat L=2.00m
38	75+977	podet dalat 4.0m din b.a.	Se mentine cu decolmatate,refacere pereu la interior, amenajare albie amonte aval, refacere timpane si montare parapet

39	78+503	podet dalat din b.a.	Se mentine cu decolmatare,refacere pereu la interior, amenajare albie amonte aval, refacere timpane si montare parapet
40	79+428	podet monolit din b.a.	Se inlocuieste cu podet dalat L=4.00m
41	80+523	podet monolit din b.a.	Se mentine cu decolmatare, amenajare albie amonte aval, refacere timpane si montare parapet
42	82+650	podet monolit din b.a.	Se mentine cu decolmatare, amenajare albie amonte aval, refacere timpane si montare parapet
43	83+850	-	Podet nou proiectat 1000 mm
44	84+245	podet monolit din b.a.	Se mentine cu decolmatare, amenajare albie amonte aval, refacere timpane si montare parapet
45	84+575	podet dalat din b.a.	Se mentine cu decolmatare, amenajare albie amonte aval, refacere timpane si montare parapet
46	84+930	podet monolit din b.a.	Se mentine cu decolmatare, amenajare albie amonte aval, refacere timpane si montare parapet
47	85+853	podet monolit din b.a.	Se inlocuieste cu podet dalat L=2.00m

Capitolul 3. Modul de asigurare a utilitatilor

3.1 Alimentarea cu apa

Proiectul se incadreaza in categoria lucrarilor de infrastructura de transport rutier. Din acest punct de vedere implementarea acestui proiect nu presupune racordarea la retea de alimentare cu apa, gaze, etc.

Organizarea de santier se poate incadra chiar in amplasament, existand la indemana, atat sursa de apa cat si de energie electrica, amplasarea acesteia facandu-se cu aprobarea Beneficiarului si acordul locuitorilor din zona.

Asigurarea resurselor de apa, energie electrica, gaze si alte utilitati se poate realiza prin racordul la retelele de utilitati existente in amplasament cu aprobarea prealabila a administratorilor acestora si contorizarea consumului.

In aceasta faza de proiectare nu se cunoaste executantul lucrarilor, si de aceea nu se poate stabili cu exactitate amplasamentul si caracteristicile tehnice ale organizarii de santier. Toate aceste lucrari nu au caracter definitiv, astfel incat la terminarea obiectivului trebuie sa fie dezafectate in totalitate, iar zonele afectate de organizarea de santier vor fi curatate, in conformitate cu normele si legile de protectia mediului.

Principiile care vor determina alegerea variantelor de amplasament a organizarii de santier sunt:

- evitarea amplasarii in rezervații naturale, situri de importanta comunitara;
- destinatia existenta a terenului este intravilan si extravilan, domeniu public al judetului; folosinta actuala: cai de comunicatii; suprafata 685.424,00mp, din care suprafata aferenta drumului este 683.805 mp si aferenta podurilor 1619,00 mp;
- distributia in lungul lucrarii a volumului de lucrari necesar a fi realizat;
- reducerea impactului asupra locuitorilor;
- evitarea amplasarii in apropierea cursurilor de apa;
- accesibilitatea riveranilor in zona lucrarilor;
- evitarea expropriilor si utilizarea domeniului public. Utilizarea domeniului public se face doar in conditiile readuceri acestuia la starea initiala, dupa terminarea lucrarilor;

De catre proiectant se recomanda includerea in caietele de sarcini pentru constructorul lucrarii, a urmatoarelor conditii:

- Amplasarea organizarii de santier in afara siturilor de importanta comunitara;

- Amplasarea Organizarii de santier se va face la o distanta suficient de mare de zonele locuite si va evita zonele sensibile.
- Suprafata ocupata de organizarea de santier va fi limitata la strictul necesar si va fi imprejmuita pentru a se asigura securitatea zonei. La finalizarea lucrarilor terenul va fi adus la folosinta anterioara sau, daca proprietarul doreste, vor fi pastrate amenajarile.
- Organizarea de santier si baza de productie se vor amplasa astfel incat sa se minimizeze distantele parcurse de utilajele de constructii;
- Asigurarea dotarilor cu utilitatile necesare desfasurarii in bune conditii a lucrarilor (alimentare cu apa, facilitati igienico-sanitare, containere pentru depozitarea deseurilor, etc.);
- Depozitele de materiale vor fi bine delimitate și protejate împotriva împrăștiierii cauzate de vant și ploaie;
- Depozitele de carburanti vor fi amenajate corespunzător din punct de vedere al protecției mediului si PSI;
- Apele pluviale si uzate menajere rezultate de pe amplasamentul organizarii de santier se vor colecta in rețeaua de canalizare oraseneasca, daca este posibil, in fose vidanjabile. In cazul folosirii foselor vidanjabile se va incheia un contract cu o firma autorizata, în functie de necesitati.
- Colectarea selectiva a deseurilor generate pe amplasamentul organizarii de santier. Asigurarea depozitarii temporare corespunzatoare pana la preluarea acestora catre societati autorizate, pe baza de contract încheiat de constructor.
- Depozitarea substantelor periculoase se va face în locuri speciale conform indicatiilor din fisele tehnice;
- Distanțe mici de transport pentru materialele aprovizionate si situarea cat mai aproape de centrul de greutate al lucrării;
- Situarea în zone care sa afecteze cat mai puțin mediul de locuit si activitatea localnicilor.
- Se va asigura accesul auto atat la organizarea de santier cat si la zonele riverane

In ceea ce priveste afectarea populatiei in timpul executiei lucrarilor, se apreciaza ca acest tip de impact este moderat, desfasurandu-se doar pe perioada santierului.

De asemenea, prin respectarea prevederilor legale din domeniul protectiei mediului si prin asigurarea conditiilor de buna functionare a utilajelor nu se vor inregistra situatii de poluare semnificativa.

3.2 Evacuarea apelor uzate

Din activitatea specifica de realizare a constructiei vor rezulta ape uzate menajere de la organizariile de santier ce vor fi amenajate în perioada santierului de constructie.

Debitele de ape uzate menajere, din perioada de realizarea a proiectului, vor fi calculate functie de numarul de puncte cu organizare de santier.

Se estimează, amenajarea unui singur punct de organizare de șantier. $Q_{zi\ max} = 3\ mc/zi$ pentru 1 punct de organizare de șantier. Aceste debite vor fi evacuate prin racorduri la canalizarea orășenească din vecinătatea drumului.

În general aceste ape sunt incarcate biologic normal, incadrandu-se din punct de vedere calitativ cerintelor Normativului NTPA 002/2002- "Normative cu privire la condițiile de evacuare a apelor folosite în sistemul de canalizare al localităților". Apele meteorice rezultate pe amplasamentul Organizarii de santier sunt considerate ape conventional curate, in cazul in care nu se produc pierderi de substante poluante, care sa fie spalate de apele pluviale.

3.3 Asigurarea apei tehnologice (daca este cazul)

In cazul apei utilizate pentru lucrarile de constructie aceasta poate să provină din rețeaua publica sau din alte surse. In procesul de executie al obiectivului, apa folosita pe santier se va incadra in limitele de incarcare cu poluanți impuse conform normativului NTPA-001/2005 privind stabilirea limitelor de incarcare cu poluanti a apelor uzate industriale și orasenesti la evacuarea în receptori naturali (H.G.188/2002 modificată prin HG 352/2005), si sub pragurile de alerta corespunzătoare – Ord. Min. APPM nr. 756/1997, in cazul in care aceasta apa este evacuata, dupa curatare, intr-un curs de apa din apropiere.

Daca apa va fi evacuata in sistemul de canalizare al localitatii, concentrațiile maxime admise vor fi cele din NTPA – 002 "Normative cu privire la condițiile de evacuare a apelor folosite în sistemul de canalizare al localităților". Dacă apele folosite vor fi deversate, după curatare, pe terenurile invecinate, limitele ce trebuie respectate sunt cele din STAS 9450 – 88 "Conditii tehnice de calitate a apei pentru irigarea culturilor agricole".

3.4 Asigurarea agentului termic

Pentru realizarea proiectului nu se va inregistra consumuri majore de energie termica. Se va înregistra un minim consum de energie termica în perioada de constructie, datorită organizarii de santier.

Anexe

Certificatul de urbanism numarul 44/11.04.2017

Plan de incadrare in zona

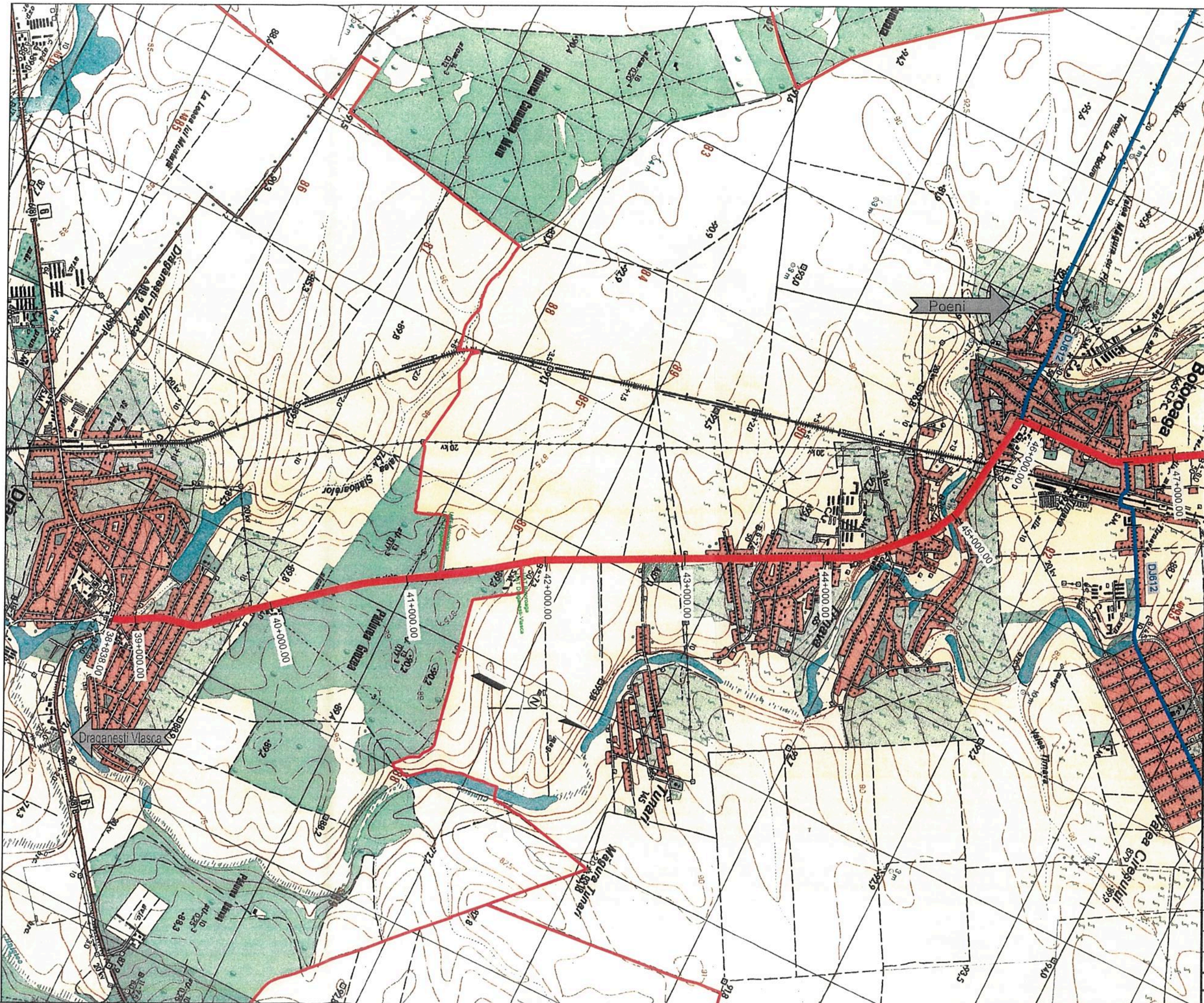
Bucuresti – 2017

Intocmit,
Ing. Gabriel Antonescu



Director General,
Ing. Carmen Godun





BENEFICIAR



CONSILIUL JUDEȚEAN TELEORMAN,

STR. DUNARII, NR. 178,
ALEXANDRIA

PROIECTANT GENERAL



SC LUCA WAY SRL
Bd. Barbu Vacarescu
nr. 313-321, sector 2
București - Romania
Nr. inreg. R.C.: J40/7395/1995
C.U.I.: RO 7738294

CONTRACT Nr. 71/08.05.2017

PROIECT 1400004

DENUMIRE PROIECT:

Servicii de actualizare a documentatiei de avizare a lucrarilor de interventii si consultanta la elaborarea cererii de finantare pentru proiectul "Reabilitare DJ503, Dragănești Vlasca (DE70) - lim. jud. Dambovită, km 38+838-87+070 (48,132km)"



Harta cheie

LUCRARI DE DRUMURI

Faza de proiectare:

D.A.L.I

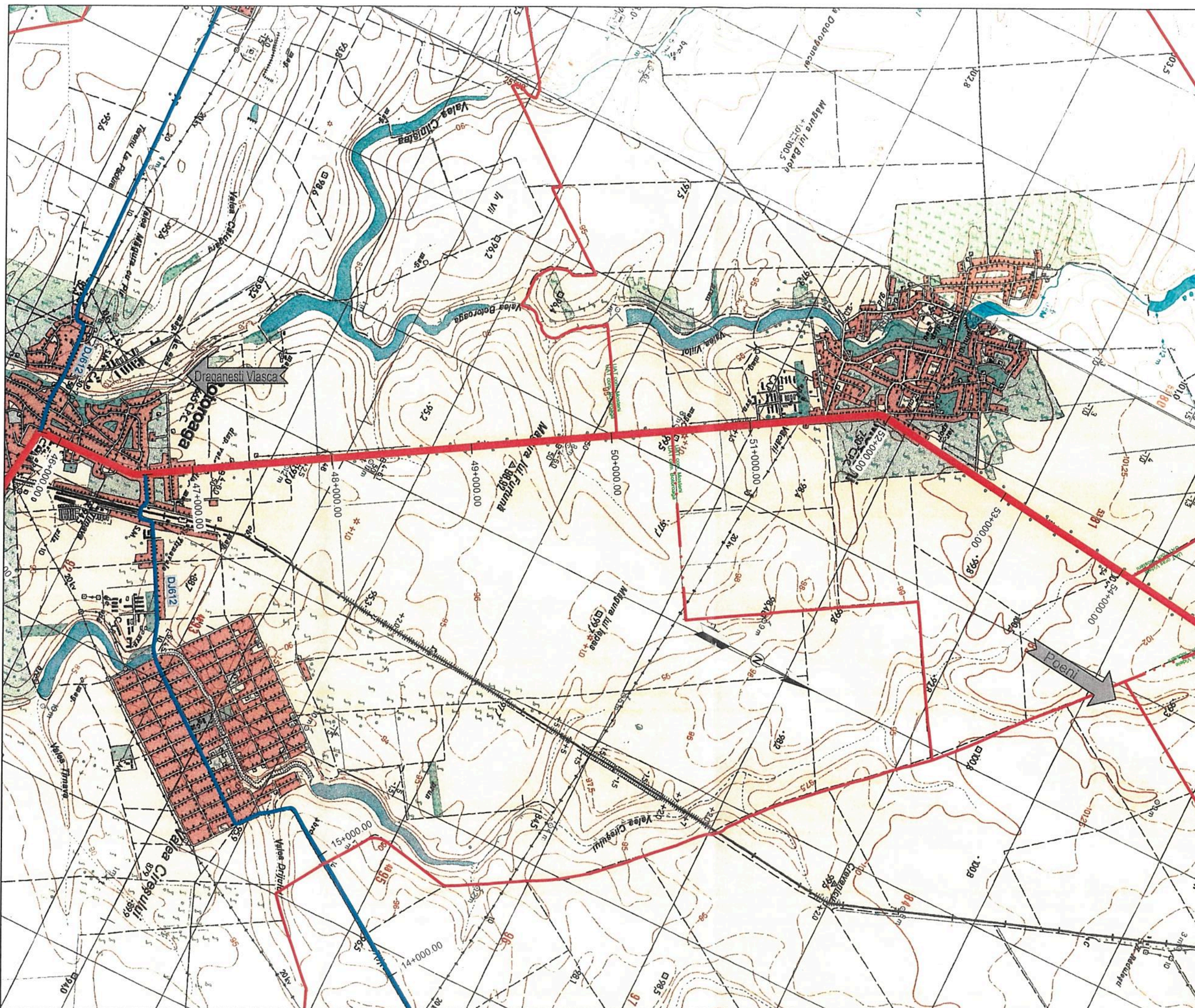
Plan de ansamblu

Scara: 1 : 25 000

Desenat	
Ing. R. Pauna	<i>[Signature]</i>
Proiectat	
Ing. A. COJOCARU	<i>[Signature]</i>
Sef proiect	
Ing. C. TODERASCU	<i>[Signature]</i>
Aprobat	
Ing. Carmen Godun	<i>[Signature]</i>

Data: Mai 2017

Plansa nr. 01-LWY-DALI-D-PA-01



BENEFICIAR



CONSILIUL JUDETEAN TELEORMAN,

STR. DUNARII, NR. 178,
ALEXANDRIA

PROIECTANT GENERAL



SC LUCA WAY SRL
Bd. Barbu Vacarescu
nr. 313-321, sector 2
București - Romania
Nr. inreg. R.C.: J40/7395/1995
C.U.I.: RO 7738294

CONTRACT Nr. 71/08.05.2017

PROIECT 1400004

DENUMIRE PROIECT:

Servicii de actualizare a documentatiei de
avizare a lucrarilor de interventii si consultanta
la elaborarea cererii de finantare pentru
proiectul "Reabilitare DJ503, Drăganesti
Vlasca (DE70) - lim. jud. Dambovită, km
38+838-87+070 (48,132km)"



Harta cheie

LUCRARI DE DRUMURI

Faza de proiectare:

D.A.L.I

Plan de ansamblu

Scara: 1 : 25 000

Desenat

Ing. R. PAUNA

Proiectat

Ing. A. COJOCARU

Seif proiect

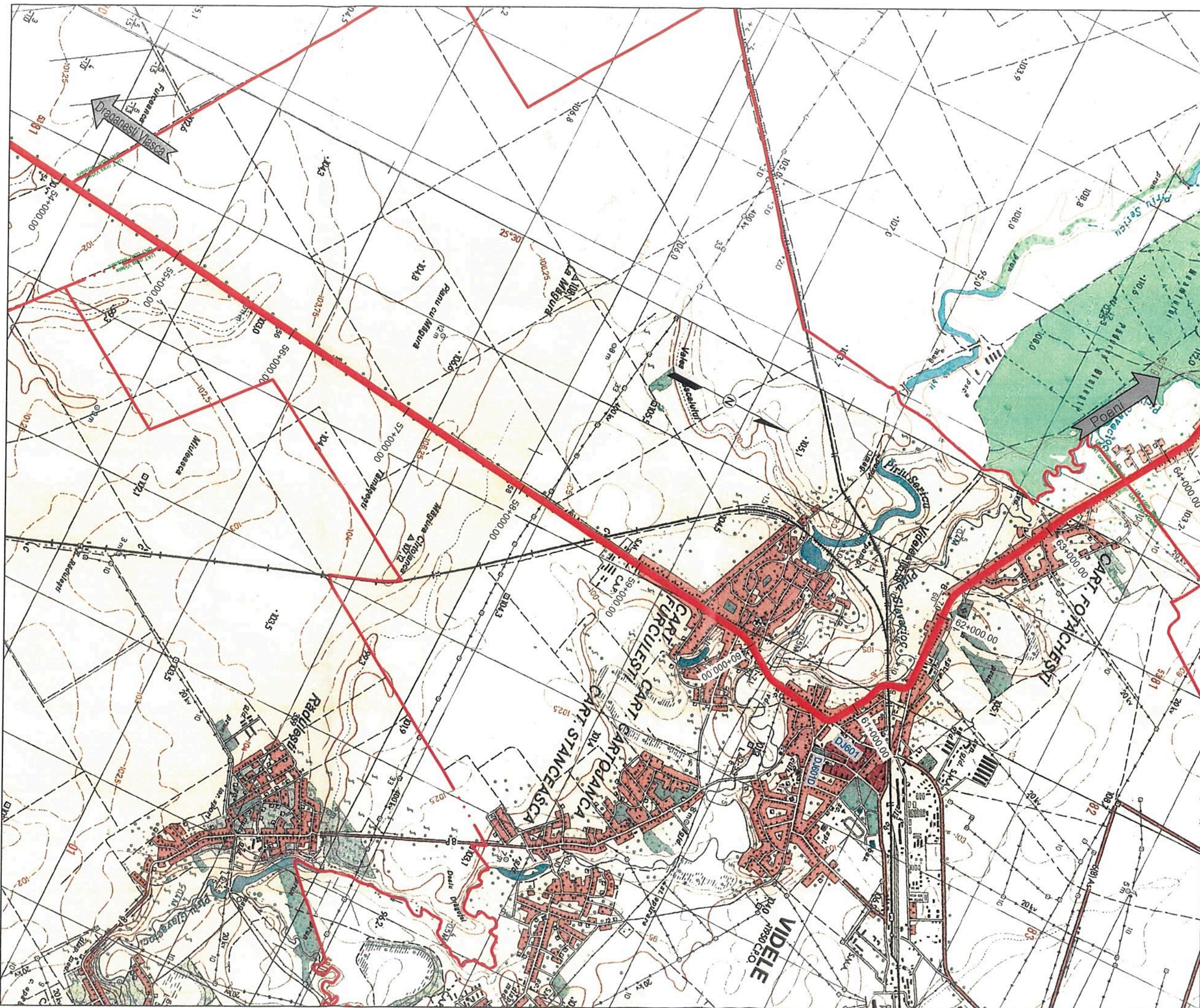
Ing. C. TODERASCU

Aprobat

Ing. Carmen Godun

Data: Mai 2017

Plansa nr. 01-LWY-DALI-D-PA-02



BENEFICIAR



CONSILIUL JUDETEAN TELEORMAN,

STR. DUNARII, NR. 178,
ALEXANDRIA

PROIECTANT GENERAL



SC LUCA WAY SRL
Bd. Barbu Vacarescu
nr. 313-321, sector 2
București - Romania
Nr. inreg. R.C.: J40/7395/1995
C.U.I.: RO 7738294

CONTRACT Nr. 71/08.05.2017

PROIECT 1400004

DENUMIRE PROIECT:

Servicii de actualizare a documentatiei de
avizare a lucrarilor de interventii si consultanta
la elaborarea cererii de finantare pentru
proiectul "Reabilitare DJ503, Dragănești
Viasca (DE70) - lim. jud. Dambovită, km
38+838-87+070 (48,132km)"



Harta cheie

LUCRARI DE DRUMURI

Faza de proiectare:

D.A.L.I

Plan de ansamblu

Scara: 1 : 25 000

Desenat

Ing. R. PAUNA

Proiectat

Ing. A. COJOCARU

Sef proiect

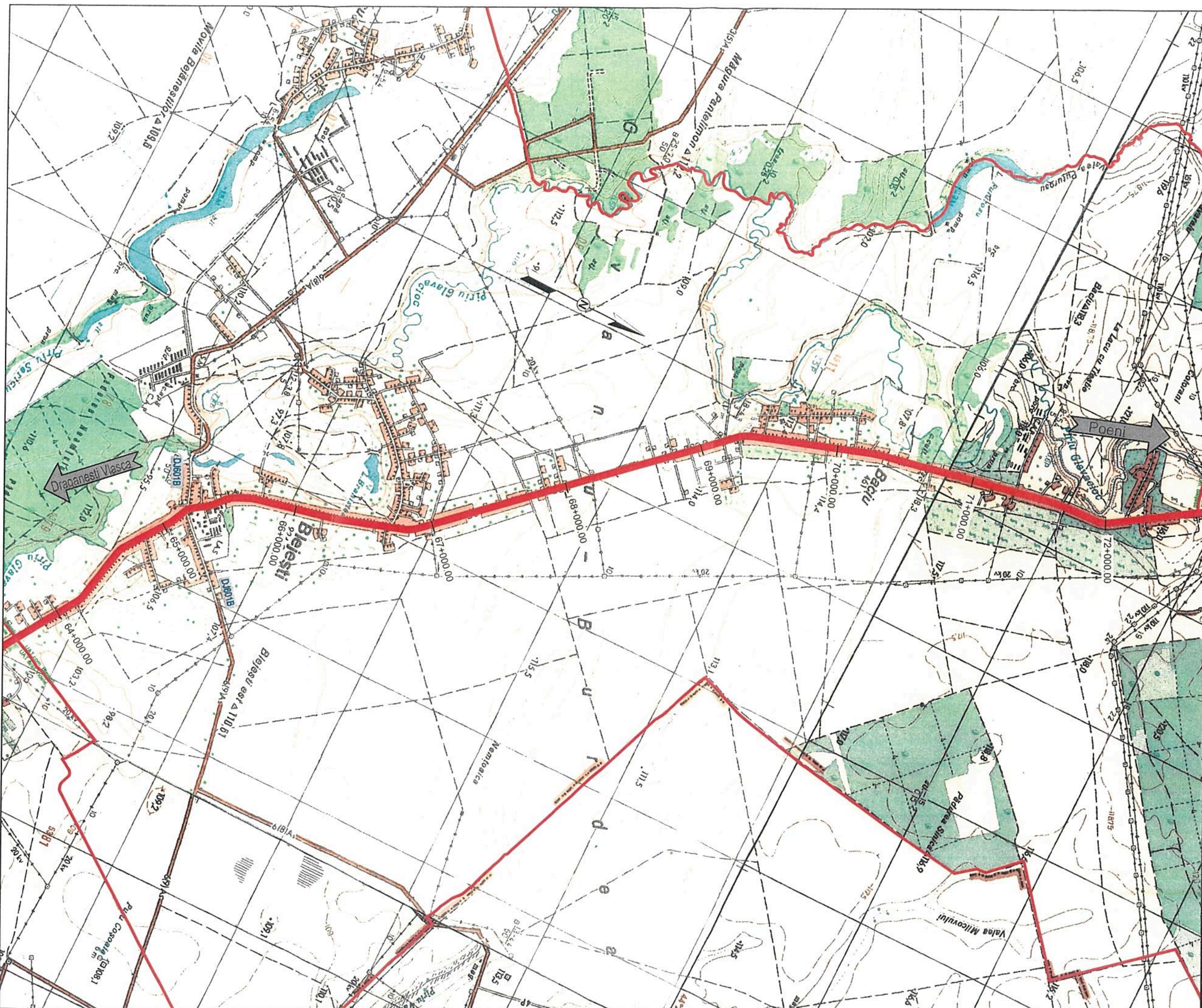
Ing. C. TODERASCU

Aprobat

Ing. Carmen Godun

Data: Mai 2017

Plansa nr. 01-LWY-DALI-D-PA-03



BENEFICIAR



CONSILIUL JUDETEAN TELEORMAN,

STR. DUNARII, NR. 178,
ALEXANDRIA

PROIECTANT GENERAL



SC LUCA WAY SRL
Bd. Barbu Vacarescu
nr. 313-321, sector 2
București - Romania
Nr. inreg. R.C.: J40/7395/1995
C.U.I.: RO 7738294

CONTRACT Nr. 71/08.05.2017

PROIECT 1400004

DENUMIRE PROIECT:

Servicii de actualizare a documentatiei de avizare a lucrarilor de interventii si consultanta la elaborarea cererii de finantare pentru proiectul "Reabilitare DJ503, Draganesti Vlasca (DE70) - lim. jud. Dambovitia, km 38+838-87+070 (48,132km)"



Harta cheie

LUCRARI DE DRUMURI

Faza de proiectare:

D.A.L.I

Plan de ansamblu

Scara: 1 : 25 000

Desenat

Ing. R. PAUNA

Proiectat

Ing. A. COJOCARU

Sef proiect

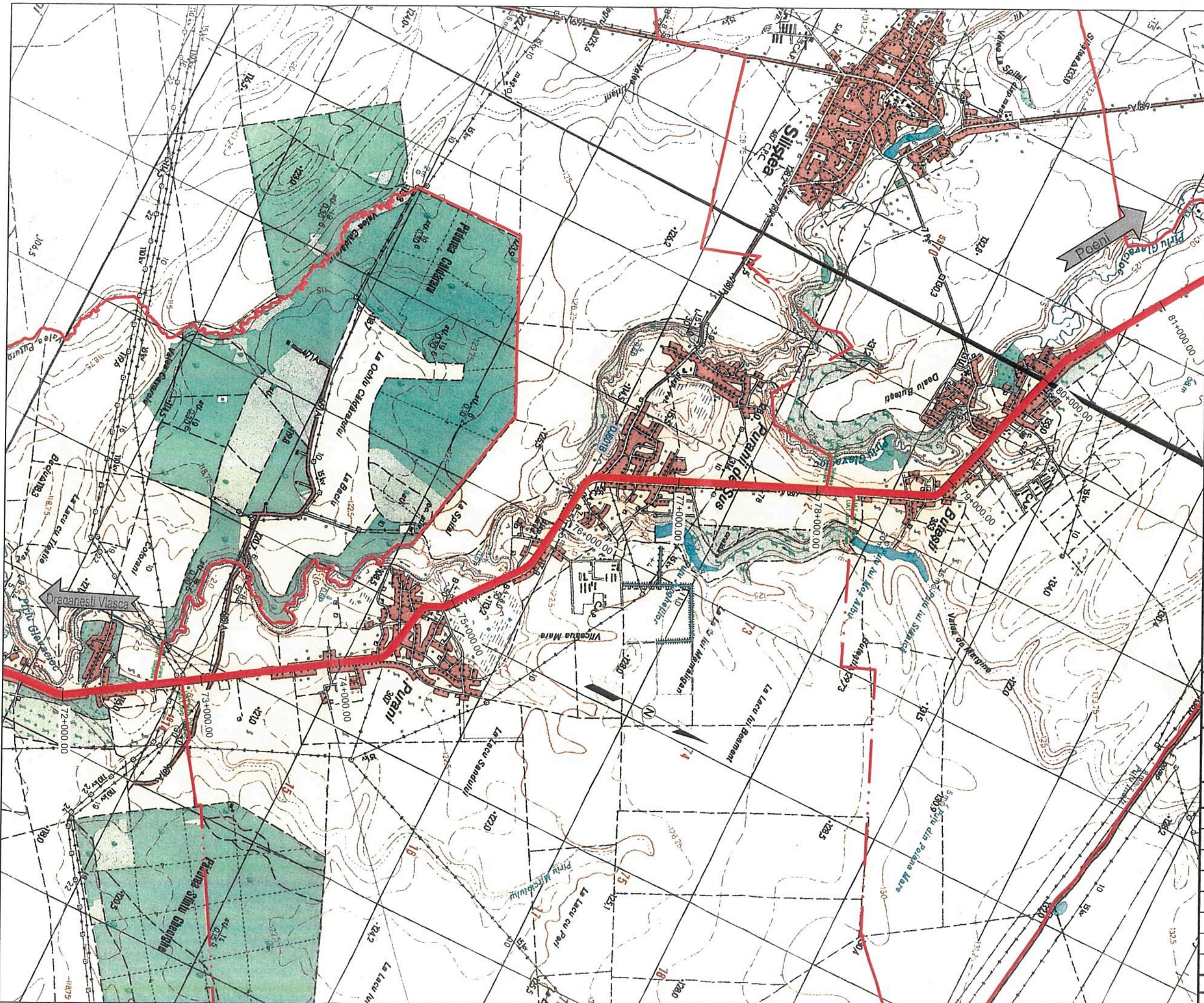
Ing. C. TODERASCU

Aprobat

Ing. Carmen Godun

Data: Mai 2017

Plansa nr. 01-LWY-DALI-D-PA-04



BENEFICIAR



CONSILIUL JUDETEAN TELEORMAN,

STR. DUNARII, NR. 178,
ALEXANDRIA

PROIECTANT GENERAL



SC LUCA WAY SRL
Bd. Barbu Vacarescu
nr. 313-321, sector 2
Bucuresti - Romania
Nr. inreg. R.C.: J407395/1995
C.U.I.: RO 7738294

CONTRACT Nr. 71/08.05.2017

PROIECT 1400004

DENUMIRE PROIECT:

Servicii de actualizare a documentatiei de avizare a lucrarilor de interventii si consultanta la elaborarea cererii de finantare pentru proiectul "Reabilitare DJ503, Draganesti Vlasca (DE70) - lim. jud. Dambovit, km 38+838-87+070 (48,132km)"



Harta cheie

LUCRARI DE DRUMURI

Faza de proiectare:
D.A.L.I

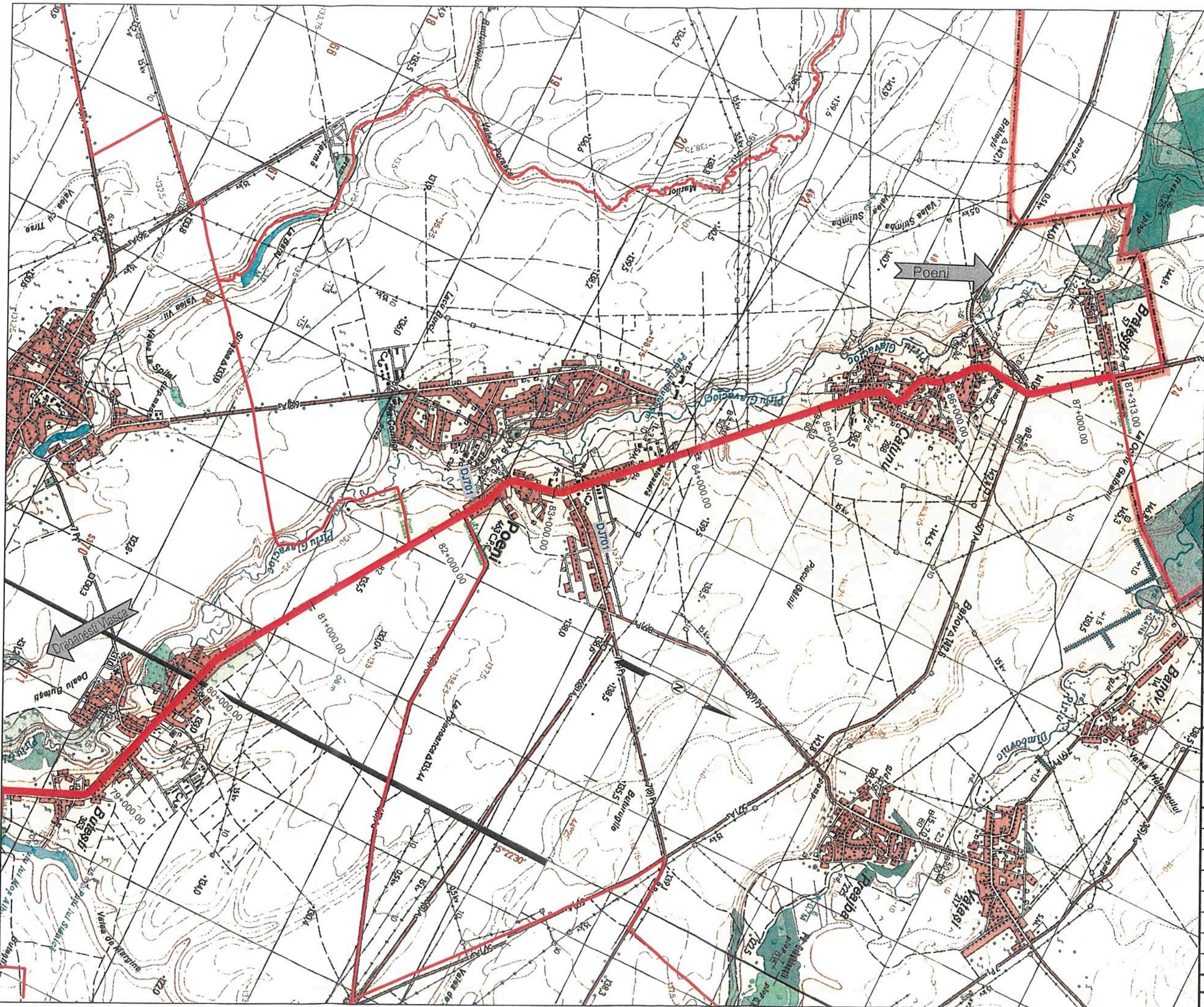
Plan de ansamblu

Scara: 1 : 25 000

Desenat	
Ing. R. PAUNA	<i>RP</i>
Proiectat	
Ing. A. COJOCARU	<i>AC</i>
Sef proiect	
Ing. C. TODERASCU	<i>CT</i>
Aprobat	
Ing. Carmen Godun	<i>CG</i>

Data: Mai 2017

Plansa nr. 01-LWY-DALI-D-PA-05



BENEFICIAR



CONSILIUL JUDETEAN TELEORMAN,

STR. DUNARII, NR. 178,
ALEXANDRIA

PROIECTANT GENERAL



SC LUCA WAY SRL
Bd. Barbu Vacarescu
nr. 313-321, sector 2
București - Romania
Nr. inreg. R.C.: J40/7395/1995
C.U.I.: RO 7738294

CONTRACT Nr. 71/08.05.2017

PROIECT 1400004

DENUMIRE PROIECT:

Servicii de actualizare a documentatiei de avizare a lucrarilor de interventii si consultanta la elaborarea cererii de finantare pentru proiectul "Reabilitare DJ503, Draganesti Vlasca (DE70) - lim. jud. Dambovitaa, km 38+838-87+070 (48,132km)"



Harta cheie

LUCRARI DE DRUMURI

Faza de proiectare:

D.A.L.I

Plan de ansamblu

Scara: 1 : 25 000

Desenat

Ing. R. PAUNA

Proiectat

Ing. A. COJOCARU

Sef proiect

Ing. C. TODERASCU

Aprobat

Ing. Carmen Godun

Data: Mai 2017

Plansa nr. 01-LWY-DALI-D-PA-06