ROMANIA

CONSILIUL JUDEŢEAN TELEORMAN

HOTĂRÂRE

privind: aprobarea indicatorilor şi a documentaţiei tehnico-economice pentru obiectivul de investiţii „Reabilitare DJ 503, Drăgăneşti Vlaşca (DE 70) – lim. jud. Dâmboviţa, km 38+838 – 87+070 (48,132 km)" în faza documentaţiei de avizare a lucrărilor de intervenţii

Consiliul Judeţean Teleorman, întrunit în şedinţă ordinară, conform prevederilor art. 94 alin. (1) din Legea administraţiei publice locale nr. 215/2001, republicată, cu modificările şi completările ulterioare;

Având în vedere:

-expunerea de motive nr. 7156 din 05.07.2017 a preşedintelui Consiliului Judeţean Teleorman;

-raportul comun de specialitate nr. 7157 din 05.07.2017 al Direcţiei managementul proiectelor cu finanţare internaţională şi Direcţiei economice buget-finanţe privind aprobarea indicatorilor şi a documentaţiei tehnico-economice pentru obiectivul de investiţii „Reabilitare DJ 503, Drăgăneşti Vlaşca (DE 70) – lim. jud. Dâmboviţa, km 38+838 – 87+070 (48,132 km)" în faza documentaţiei de avizare a lucrărilor de intervenţii ;

- adresa nr. E551/30.06.2017 a S.C. LUCA WAY S.R.L;
- avizul nr.2 din 05 .07. 2017 al Consiliului Tehnico-Economic;
- rapoartele de avizare ale comisiilor de specialitate pe principalele domenii de activitate ale Consiliului Judeţean;
- prevederile art. 44 alin. (1) din Legea nr. 273/2006, privind finanţele publice locale, cu modificările şi completările ulterioare;
- prevederile art. 69 alin. (1) lit. b) şi alin. (3) lit. f) din Regulamentul de organizare şi funcţionare a Consiliului Judeţean Teleorman, aprobat prin Hotărârea Consiliului Judeţean Teleorman nr. 80 din 30 mai 2016;
- prevederile art. 91 alin. (1) lit. b) şi alin. (3) lit. f) din Legea nr. 215/2001, republicată, cu modificările şi completările ulterioare;

În temeiul dispoziţiilor art. 97 din Legea administraţiei publice locale nr. 215/2001, republicată, cu modificările şi completările ulterioare,

HOTĂRĂŞTE:

Art. 1. Se aprobă indicatorii şi documentaţia tehnico-economică pentru obiectivul de investiţii „Reabilitare DJ 503, Drăgăneşti Vlaşca (DE 70) – lim. jud. Dâmboviţa, km 38+838 – 87+070 (48,132 km)", prevazută în anexa nr. 1, faza documentaţie de avizare a lucrărilor de intervenţii, după cum urmează:

A. Valoare totală a investiţiei: 99.095.302 lei (inclusiv TVA)

din care: C+M: 86.730.701 lei (inclusiv TVA)

B. Amplasament: DJ 503, Drăgănești Vlașca (DE 70) – lim. jud. Dâmboviţa, km 38+838 – 87+313 (48,475 km)

C. Durata de realizare a investiţiei : 24 luni

Art. 2. Consiliul Judeţean Teleorman îşi asumă faptul că la momentul recepţiei lucrărilor implementate prin proiectul finanţat prin POR 2014-2020, întregul traseu va fi funcţional, în stare bună, în integralitatea sa, asigurandu-se conectarea la reţeaua TEN-T.

Art. 3. Se aprobă depunerea cererii de finanţare cu următorul titlu „Reabilitare DJ 503, Drăgănești Vlașca (DE 70) – lim. jud. Dâmboviţa, km 38+838 – 87+313 (48,475 km)" conform „Notei de fundamentare privind justificarea lungimii sectorului drumului DJ 503 studiat în cadrul contractului nr. 71/08.05.2017", prevăzută în anexa nr.2.

Art.4. Preşedintele Consiliului Judeţean Teleorman, prin Direcţia managementul proiectelor cu finanţare internaţională şi Direcţia economică, buget-finanţe asigură punerea în aplicare a prevederilor prezentei hotărâri.

Art.5. Anexele nr. 1şi nr. 2 fac parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art.6. Secretarul judeţului, prin Compartimentul Cancelarie, va comunica prezentul act administrativ instituţiilor interesate în termenul prevăzut de lege.

SE CONFIRMĂ AUTENTICITATEA PREZENTEI COPII CU ACTUL ORIGINAL
Secretar al Judeţului TELEORMAN
jr. SILVIA OPRESCU

ROMÂNIA CONSILIUL JUDEȚEAN TELEORMAN

PREŞEDINTE,
IONEL- DANUŢ CRISTESCU

CONTRASEMNEAZĂ
Secretar al Judeţului,
jr. Silvia Oprescu

Directia Managementul Proiectelor cu Finanţare Internaţionala
Director Executiv ,
ing. Elena Sfinteş

Direcţia Economică, Buget -Finanţe
Director Executiv,
ec. Valentina Melintescu

Direcţia Juridică şi Administraţie Publică Locală
Director Executiv,
jr. Iuliana Ionescu

Alexandria
Nr. 102 din 10 iulie 2017

CONSILIUL JUDEŢEAN TELEORMAN

Anexa nr. 1
la Hotărârea nr. 102
din. 10 iulie 2017

DOCUMENTAŢIE DE AVIZARE A LUCRĂRILOR DE INTERVENŢII

„Reabilitare DJ 503, Drăgăneşti Vlaşca (DE 70) – lim. jud. Dâmboviţa, km 38+838 – 87+070 (48,132 km)"

P R E Ş E D I N T E,

IONEL- DĂNUŢ CRISTESCU

CONTRASEMNEAZĂ
Secretar al judeţului,
jr. Silvia Oprescu

Directia Managementul Proiectelor cu Finanţare Internaţionala
Director Executiv ,
ing. Elena Sfinteş

Direcţia Economică, Buget -Finanţe

Director Executiv,
ec. Valentina Melintescu

Direcţia Juridică şi Administraţie Publică locală
Director Executiv,
jr. Iuliana Ionescu

SE CONFIRMĂ AUTENTICITATEA PREZENTEI COPII CU ACTUL ORIGINAL
Secretar al judeţului TELEORMAN
Jr. SILVIA OPRESCU

Proiectant

SC Luca Way SRL, Bucuresti

Beneficiar

Unitatea Administrativ teritoriala – Judetul Teleorman prin 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, Draganseti Vlasca (DE70) – lim.jud. Dambovita, km. 38+838 - 87+070 (48,132km)"

DOCUMENTATIE DE AVIZARE A LUCRARILOR DE INTERVENTIE

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

2017

Lista de semnaturi

Director General:	Ing. Carmen GODUN	.....
Sef proiect complex (Manager de proiect):	Ing. Nicolae Triba	.....
Sef proiect drum	Ing. Ciprian TODERASCU	.....
Sef proiect poduri	Ing. Marius CRIVATU	.....
Proiectanti:	Ing. Razvan PAUNA	.....
	Ing. Alexandru COJOCARU	.....
	Ing. Constantin POPESCU	.....
	Ing. Adriana ILIE	.....

Cuprins

Capitolul I. DATE GENERALE 3
I.1 Denumirea obiectivului de investiţii: 3
I.2 Amplasamentul (judeţul, localitatea, strada, numărul): 3
I.3 Titularul investiţiei: 3
I.4 Beneficiarul investiţiei 3
I.5 Elaboratorul studiului 3
I.6 Faza 3
Capitolul II. DESCRIEREA INVESTIŢIEI 4
II.1 Situaţia existentă a obiectivului de investiţii 4
II.2 Concluziile raportului de expertiza tehnică 14
Capitolul III. DATE TEHNICE ALE INVESTIŢIEI 29
III.1 Descrierea lucrărilor de bază 29
III.2 Descrierea lucrărilor de modernizare efectuate 35
III.3 Consumuri de utilităţi 35
Capitolul IV. DURATA DE REALIZARE SI ETAPELE PRINCIPALE 35
Capitolul V. COSTURILE ESTIMATIVE ALE INVESTIŢIEI 35
V.1 Valoarea totală cu detalierea pe structura devizului general 35
V.2 Eşalonarea costurilor coroborate cu graficul de realizare a investiţiei 35
Capitolul VI. INDICATORI DE APRECIERE A EFICIENTEI ECONOMICE 35
VI.1 Analiza comparativa a costului realizarii lucrarilor de interventii fata de valoarea de inventar a constructiei. 35
VI.2 Analiza comparativă privind încadrarea în standardul de cost 36
Capitolul VII. SURSELE DE FINANŢARE A INVESTIŢIEI 36
Capitolul VIII. ESTIMĂRI PRIVIND FORTA DE MUNCA OCUPATA PRIN REALIZAREA INVESTITIEI 36
VIII.1 Număr de locuri de munca create în faza de execuţie 36
VIII.2 Număr de locuri de muncă create în faza de operare 36
Capitolul IX. PRINCIPALII INDICATORI TEHNICO-ECONOMICI AI INVESTIŢIEI 36
IX.1 Valoarea totală (INV), inclusiv TVA (mii lei) 36
IX.2 Eşalonarea investiţiei(INV/C+M) inclusiv TVA 37
IX.3 Durata de realizare 37
IX.4 Capacităţi(în unităţi fizice şi valorice) 37
IX.5Alţi indicatori specifici domeniului de activitate în care este realizată investiţia, după caz 37
Capitolul X. AVIZE SI ACORDURI DE PRINCIPIU 38

Capitolul I. DATE GENERALE

I.1 Denumirea obiectivului de investiţii:

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

I.2 Amplasamentul (judeţul, localitatea, strada, numărul):

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, Baciu, comuna Purani, satele Purani, Puranii de Sus, comuna Silistea, sat Butesti, comuna Poeni, satele Poeni, Catunu si Bratesti.

I.3 Titularul investiţiei:

Unitatea Administrativ teritoriala – Judetul Teleorman prin Consiliul Judetean Teleorman

I.4 Beneficiarul investiţiei

Consiliul Judetean Teleorman

I.5 Elaboratorul studiului

SC LUCA WAY SRL

Str. Barbu Vacarescu, nr. 313-321, et. 3-5, Sector 2, Bucuresti

Tel: 0372 220 715

Fax: 0372 003 452

Contract nr. 71/ 08.05.2017

Data elaborării :Mai 2017

I.6 Faza

D.A.L.I.

Capitolul II. DESCRIEREA INVESTIŢIEI

II.1 Situaţia existentă a obiectivului de investiţii

II.1.1 Starea tehnică din punctul de vedere al asigurării cerinţelor esenţiale de calitate în construcţii 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 (echivalent cu km 87+070 conform contract)*.

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 cooordonate x, y si z ale traseului proiectat. Intregul traseu se desfasoara pe teritoriul judetului 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 Calnistea 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 Im<-20...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 Ks = 0,16, perioada de colt Tc = 1,5 sec.

Regimul juridic al terenului din amplasament

Traseul drumului,din punct de vedere juridic reprezintă domeniul public de interes judeţean si traverseaza teritoriul administrative al comunelor Draganesti Vlasca, Botoroaga,Mosteni, Blejesti, Purani, Silistea, Poeni si orasul Videle dupa cum urmeaza:

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

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 studiateste 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 desfăşurat pe acest drum se înscrie în clasa de trafic UŞOR. Traficul constă în mijloace de transport alcătuite din autoturisme, autoutilitare cu sarcină de până la 10 to şi 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 reteaua 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 lucrarii

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 normativului CD155, pentru DJ503, indicele de planeitate IRI este mai mare de 5.5 ceea ce indică o stare MEDIOCRĂ a drumului existent. Indicele de degradare ID este aproximativ 8 ceea ce indică de asemenea o stare existentă MEDIOCRĂ.

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 pereu 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 sectorele studiate este necorespunzatoare. S-a constat ca podetele nu sunt prevazute cu lucrari de amenajare a albiei de scurgere atat in amonte cat si in aval, timpane 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 accese 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 Calnistea;
- Km 60+143 – 60+173 pod peste raul Glavacioc;
- Km 61+232 – 61+333 pod peste raul Glavacioc;

Pod peste raul Calnistea 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: Tc=1.0s, ag=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 Calnistea 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 "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 V60), conform STAS 3221 – 86;

Podul este situat in intravilanul localitatii Tarnava;

Podul este in aliniament;

Lipsesc parapetul directional de protectie pietoni sau bordurile inalte;

Latimea partii carosabile a podului (~7.00 m), ceea ce nu corespunde normelor tehnice actuale;

Lipsesc gurile de scurgere a apelor pluviale;

Parapetul pietonal este din beton armat si fata de releveul intocmit in anul 2013 este intr-o stare avansata de degradare ce pune in pericol circulatia pietonilor;

Prezenta vegetatiei pe pod;

Cale supraincarcata;

Imbracamintea de pe trotuarele este degradate;

Cale nemarcata;

Armatura vizibila si corodata, beton segregat, la grinzi si antretoaze;

Beton segregat, degradat, cazut la grinda principala aval;

Rosturile de dilatatie 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;

Lipsa dispozitivelor antiseismice;

Elevatiile culeelor au tencuiala deteriorata pe anumite suprafete, prezinta carbonatari si infiltratii de la rost.

Banchetele culeelor sunt lipsite de şanţuri;

Armatura vizibila si corodata la elevatia culeelor;

Latime insuficienta a platformei drumului;

Racordare cu terasamentele este defectuasa;

Sferturile de con sunt degradate, deformate si cu vegetatie;

Scarile de acces si casiurile sunt degradate;

Albia raului, fata de anul 2013 cand era secata, are apa;

Pe banchetele culeelor sunt numeroase depuneri;

Betoane segregate si degradate la antretoaze, console, capetele grinzilor.

Prin aplicarea "Instructiunilor pentru stabilirea starii tehnice a unui pod", indicativ AND 522 – 2006, podul de pe DJ 503, km 44+953 - 44+981 peste raul Calnistea, a obtinut urmatorii indici de calitate:

- Indicele de calitate al starii tehnice, Ci=13;
- Indicele de calitate al principalelor caracteristici functionale, Fi=25;
- Indicele total de stare tehnica, Ist=38;

Conform acestui ultim indice (Ist=38), podul se incadreaze 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: Tc=1.0s, ag=0.25 g;

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 (convoale 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. Distanta intre 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 ziduir 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;

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 directional de protectie pietoni

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

Imbracamintea asfaltica este asternuta peste cea existenta, astfel ducand la o incarcare suplimentara a podului;

Trotuarele sunt monolite;

Lipsa guri de scurgere;

Vegetatie pe pod ;

Conducta de gaze montatat necorespunzator 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 amprentele de cofraj) ;

Armatura ruginita, piete de rugina, segregari, beton exfoliat, fisuri si dislocari ;

Teaca riginita vizibila la intrados grinzi ;

Infiltratii in zona rosturilor de dilatatie, depuneri de guncaie 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;

Racodarea cu terasamentele – sferturi de con pereste;

Vegetatie in albie, depozietri de guncaie.

Prin aplicarea "Instructiunilor pentru stabilirea starii tehnice a unui pod", indicativ AND 522 – 2006, podul de pe DJ 503, km 60+143 - 60+173 de pe raul Glavacioc, a obtinut urmatorii indici de calitate:

- Indicele de calitate al starii tehnice, Ci=13;
- Indicele de calitate al principalelor caracteristici functionale, Fi=22;
- Indicele total de stare tehnica, Ist=33

  Conform acestui ultim indice (Ist=33), podul se incadreaze in clasa starii tehnice IV – STARE NESATISFACATOARE.

  Mentionam ca la expertiza anterioara (2013) podul se incadra in aceeasi casa a starii tehnice, insa cu un coeficient Ist mai mare (36).

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

- *Date despre amplasament*

Drumul judetean DJ 503, km 38+838 – km 87+070, se desfasoara pe teritoriul localitatilor: Draganesti Vlasca, Tarnava, Botoroaga, Mosteni, orasul Videle, Blejesti, Baciu, Purani, Puranii de Sus, Butesti, Poeni, Catunu si Bratesti.Acest sector de drum este una din arterele retelei de drumuri judetene ce face legatura intre Draganesti Vlasca si limita de judet.

Acest sector de drum este una din arterele retelei de drumuri judetene ce face legatura intre Draganesti Vlasca si limita de judet.

Din punct de vedere geografic podul expertizat este situat in Campia Gavanu-Burdea.

Podul este amplasat in lungul albiei raului Glavacioc, afluent al raului Calnistea, din Bazinul Arges. In sectiune transversala acesta este supra-traversat de doua pasaje CF, linie electrificata, Bucuresti – Rosiori de Vede. Astfel, albia raului Glavacioc se desfasoara prin deschiderea pasajului CF dupa cum urmeaza:

- Printre culee C1 si culeea C2 pentru podul vechi
- Printre pila P1 si pila P2 pentru podul nou

Din punct de vedere al gabaritului auto, este amplasat doar un singur limitator de gabarit cu inaltime de 4.20m (la iesire de pe pod spre "lim.jud. Dambovita")

In urma masuratorilor din teren avem urmatoarele inaltimi de libera trecere sub pasajele CF:

- Pasaj CF vechi
  - in interiorul curbei la bordura avem 5.46 m respectiv 5.22m
  - in exteriorul curbei la bordura avem 5.24m respectiv 5.03m
- Pasaj CF nou
  - in interiorul curbei la bordura avem 4.91m respectiv 4.92m
  - in exteriorul curbei la bordura avem 4.98m respectiv 4.57m

Prin urmare, limitarea de gabarit impusa la iesirea de pe pod, sens lim.jud.Dambovita, de 4.20m este respectata cu mentiunea ca se impune montarea unei porti de gabarit si la intrare pe pod, sens Draganesti - Vlasca

Pe toata lungimea, podul este in curba.

Din punct de vedere seismic, conform normativului P100–1/2013, orasul Videle, are urmatoarele caracteristici: Tc=1.6s, ag=0.25 g, zona D, iar conform STAS 11100/1-93, are grad de seismicitate 7.

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

Nu se stie anul constructiei insa avand in vedere pozitia, apreciem ca a fost realizat in anul 1978, inainte de electrificarea liniei CF.

Dupa tipul structurii si elementelor folosite, podul a fost dimensionat la clasa E de incarcare (convoale A30, V80), conform STAS 3221 – 63;

Lungimea totala a podului este de 92.67m pe interiorul curbe (aval) si 104.50m pe exteriorul curbe (amonte), din care lungimea deschiderilor este de ~6x16.50m;

Latimea totala a podului este de 12.00m, din care parte carosabila 8.60m, si 2 trotuare de ~1.62m respectiv ~1.38m.

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).

La fiecare pila, elevatia este formata din doi stalpi din beton armat Ø1.08m, independenti, prezavut la partea superioara cu un capitel pentru rezemare.

Stalpii din exteriorul curbei au o inaltime mai mare pentru a prelua panta transversala

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, probabil datorita pozitiei inexacte a celor doi stalpi.

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".

Parapetele podului sunt din teava metalica, mult mai degradat fata de expertiza intocmita in anul 2013. Podul este lipsit de parapete de siguranta iar fata de releveul din anul 2013 s-au montat borduri inalte pe partea stanga (la exteriorul curbei) si asfaltata toata partea carosabila.

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

In urma lucrarilor de intretinere curenta a drumului, fata de anul 2013, 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 pe toata latimea caii de rulare dintre borduri.

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 iar pe trotuar (exterior curba), o conducta de gaze amplasata necorespunzator

- *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 "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 carela 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, insa se apreciaza anul 1978, inainte de electrificarea liniei ferate;

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

Podul este situat in localitatea Videle;

Podul este in curba;

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

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

Stratul de uzura pe pod, este asternut peste cel existent, astfel ducand la o incarcare suplimentara a podului

Bordurile sunt degradate;

Trotuarele sunt din prefabricate;

Imbracamintea trotuarelor este degradata, cu denivelari;

Gurile de scurgere a apelor pluviale nu au gratare;

Parapet pietonal partial lipsa, degradat, nevopsit;

Vegetatie pe pod ;

Conducta de gaze montata total necorespunzator pe trotuar amonte;

Infiltratii intre elementele prefabricate de trotuar;

Stalactite si infiltratii la consolele de trotuare monolite;

Infiltratii in zona rosturilor de dilatatie de la infrastructuri;

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 rezemare(capitelurile) pe pile au fost executati cu defecte de turnare, au fisuri si armaturi neacoperite, rugunite;

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

Spatiul de sub pod pentru scurgerea apelor este foarte redus;

Lipsesc scarile si casiurile;

Albia raului prezinta multa vegetatie si gunoaie;

Deschiderea dinspre Videle este obturata in aval de un zid de protectie proprietate

Datorita vegetatiei si apei, accesul sub pod este imposibil, iar examinarea intradosului acestuia este partiala.

Latime insuficienta a platformei drumului la capetele podului

Calea podului supraincarcata;

Grinda parapetului ciobita;

Antretoazele au si ele beton segregat, exfoliat si armaturi evidente

Prin aplicarea "Instructiunilor pentru stabilirea starii tehnice a unui pod", indicativ AND 522 – 2006, podul de pe DJ 503, km 61+232 - 61+333 de pe raul Glavicioc, a obtinut urmatorii indici de calitate:

- Indicele de calitate al starii tehnice, CI=12;

- Indicele de calitate al principalelor caracteristici functionale. Fi=27;
- Indicele total de stare tehnica, Ist=39;

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

Mentionam ca la expertiza din anul 2013, podul se incadra la aceeasi clasa a starii tehnice, insa cu un indice Ist mai mare.

Parcari si statii de autobuz existente

Pe traseul drumului parcarile si statiile de autobuz identificate prezinta un carosabil din impietruire necorespuzator, acestea nefiind semnalizate conform prevederilor normelor in vigoare.

Siguranta circulatiei

Drumul este prevazut cu un sistem de semnalizare si marcaje rutiere minimal alcatuit din indicatoare rutiere de orientare si reglementare a circulatiei rutiere si marcaje longitudinale pentru separarea sensurilor de circulatie. Marcajul rutier a fost identificat pe sectoare de drum restranse.

In prezent marcajele rutiere existente sunt slab vizibile si insuficiente conform standardelor si normativelor in vigoare. Semnalizarea verticala este de asemenea insuficienta si necesita o suplimentare consistenta conform standardelor si normativelor in vigoare.

Indicatoarele kilometrice existente sunt vechi, sterse si degradate, nefiind pozitionate corect conform ridicarilor topografice efectuate o data cu "Elaborarea planului cadastral pentru drumurile judetene din judetul Teleorman".

O deficienta grava a sistemului de semnalizare rutiera este aceea ca nu sunt prezente semnalizari si marcaje pentru trecerile de pietoni in zona localitatilor.

Intersectiile cu alte cai de comunicatie

DJ503 intresecteaza urmatoarele drumuri nationale sau judetene :

- E70/DN6 in localitatea Draganesti Vlasca;

  Intersectie la nivel in cruce cu patru ramuri, drumul prioritar DN6. Intersectia este amenajata necorespunzator, fara marcaje corespunzatoare, insule de ghidare a fluxurilor de trafic in intersectie si semnalizare verticala suficienta iar cea existenta fiind degradata. Trecerile de pietoni sunt semnalizate doar pe drumul national.

- DJ612 in localitatea Botoroaga – km 45+850;

  Intersectie la nivel in T cu trei ramuri, drum prioritar DJ 503. 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.

- DJ612 in localitatea Botoroaga – km 46+665;

  Intersectie la nivel in T cu trei ramuri, drum prioritar DJ 503. 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.

- DJ 601, DJ 601D in localitatea Videle;

  Intersectie sens giratoriu.

- DJ601B in localitatile Blejesti si Puranii de Sus;

  Prima intersectie cu DJ601B 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 noape.

  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.

- Drumuri comunale DC18 km 42+975, DC6 km 79+495 si DC2 km85+485 si km 85+605.

DJ503 se intersecteaza 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 amenajacata cu dale din beton de ciment in stare tehnica mediocra, fiind prezente deplasari ale daleor si refuleri are 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 amenajacata cu dale din beton de ciment in stare tehnica mediocra, fiind prezente deplasari ale daleor si refulari are 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.

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

II.1.2 Valoarea de inventar a construcţiei

Valoarea de inventar a drumului judetean pe sectorul studiat este de 45.859,99 mii lei.

II.1.3 Actul doveditor al forţei majore, după caz

- Nu este cazul.

II.2 Concluziile raportului de expertiza tehnică

II.2.1 Prezentarea opţiunilor alternative

Traseul in plan

La proiectarea lucrarilor de reabilitare a drumului se vor reconsidera elementele geometrice existente ale racordarilor in plan cu adoptarea unor elemente superioare celor existente acolo unde este posibil, corespunzatoare vitezei de proiectare adoptate, cu respectarea prevederilor STAS 863/1985. Lucrarile proiectate se vor incadra in traseul existent al drumului.

Se va asigura vizibilitatea pentru evitarea accidentelor.

Traseul in profil longitudinal

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

Profilul transversal

Se recomanda adoptarea unui profil transversal corespunzator clasei tehnice IV conform OG nr. 43/1997 privind „regimul juridic al drumurilor" şi ordinul MT nr. 45/1998 privind „Normele tehnice pentru proiectarea, construirea şi modernizarea drumurilor", cu urmatoarele elemente

- Platforma drumului 8,00 m

▫ Partea carosabilă	6.00 m
▫ Benzi de circulaţie	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

Solutiile pentru reabilitarea structurii rutiere existente a drumului sunt stabilite conform starii tehnice actuale a drumului si functie de zestrea existenta. Astfel se recomanda urmatoarele solutii de reabilitare:

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 - AND605/2014 (BA16 rul conf. SR EN 13108)
- 6cm strat de legatura BAD20 + reprofilare - AND605/2014 (BA20 leg conf. SR EN 13108)
- Reparatii ale structurii rutiere existente

Solutia II

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

- 4cm strat de uzura MAS16 - AND605/2014 (BA16 rul conf. SR EN 13108)
- 8cm strat de baza AB31.5 + reprofilare - AND605/2014 (BA31.5 baza conf. SR EN 13108)
- 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
- 16cm strat de baza din agregate stabilizate cu lianti hidraulici rutieri in situ
- min.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 drumuilui (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.

Solutia II

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

- Straturile din mixtura asfaltica de ranforsare in grosimile proiectate
- 6cm strat de legatura BAD20 conform AND605/2013
- 18cm strat de fundatie din piatra sparta conform SR EN 13242
- min 20cm strat de fundatie din balast conform SR EN 13242
- 10cm strat de forma stabilizat conform STAS 12253/1984

Pe rostul dintre structura rutiera existenta si structura rutiera noua pentru largire se va prevedea un material geocompozit pe latimea de 1,0m inaintea asternerii mixturilor de ranforsare proiectate.

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 structuri 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 - AND605/2014 (BA16 rul conf. SR EN 13108)
- 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)

Solutia II

Ranforsarea structurii rutiere cu mixturi asfaltice noi si strat de agregate naturale stabilizate

- 4cm strat de uzura MAS16 conform AND605/2014
- 6cm strat de legatura BAD20 AND605/2014 (BA20 leg conf. SR EN 13108)
- 16cm strat de baza din agregate stabilizate cu lianti hidraulici rutieri in situ
- Decapare imbracaminte asfaltica existenta grosime medie 12cm

E Structura rutiera noua pe zone de largire

Solutia I

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

- 4cm strat de uzura MAS16 - AND605/2014 (BA16 rul conf. SR EN 13108)
- 6cm strat de legatura BAD20 AND605/2014
- 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 indepărteaza structura rutiera existenta pe o latime de 25 cm de la marginea drumuilui (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)
- Rigole carosabile

Acestea se vor prevedea in functie de fiecare profil caracteristic. Deasemeni se vor perea in functie de pantele de scurgere.

In localitati se va mentine amplasamentul santurilor existente.

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

- pereerea şanţurilor sau rigolelor acolo unde panta longitudinală este mai mică de 0,3% şi mai mare de 4% şi deversarea apelor în zone posibile;
- reprofilarea şanţurilor existente din pamant, acolo unde nu se prevede pereerea;
- se pot prevedea pe zone scurte şi rigole carosabile; se recomandă ca aplicabilitatea acestora să se facă pe baza unor analize atente pentru a da posibilitatea scurgerii apelor fără pericolul de îngheţ sau colmatări; acestea se vor dispune la traversarea localităţilor acolo unde distanţa între gardurile proprietăţilor este mică;
- crearea de şanţuri noi acolo unde acestea lipsesc;
- prevederea de podeţe noi acolo unde este cazul ;
- prevederea de podeţe Ø400 la intrările în curţi şi la drumurile laterale.

Pe baza unei analize privind starea podetelor se va stabili care podete pot fi mentinute si care trebuie inlocuite sau reparate prin lucrari de refacere a radierelor, aripilor, coronamente si zone de racordare.

Toate podetele vor fi verificate din punct de vedere al debitului de calcul. In cazul in care debitul capabil este mai mic decat cel admisibil, atunci se vor inlocui podetele respective cu unele noi cu deschidere corespunzatoare.

La toate podetele care se mentin se vor realiza lucrari de curatire amonte si aval, decolmatari ale albiilor. De asemenea aceste podete vor fi reabilitate prin refacerea timpanelor si a aripilor degradate..

Pod peste raul Calnistea 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 caii si a trotuarelor, FARA UTILIZAREA PICONULUI;
- 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 perie 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 prin sablare;
- 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 zincati;
  - Parapet metalic directional tip H4b;
  - Guri de scurgere;
  - Dispozitive etanse pentru acoperirea rosturilor de la culei;
- Montarea parapetor pietonale;
- Hidroizolatie la tot podul, la trotuarele de pe zidurile intoarse, inclusiv suportul si protectia acesteia
- Realizarea trotuarelor;
- Refacerea caii pe pod
- Dispozitivele de acoperire a rosturilor se vor monta la nivelul caii si a trotuarelor;

- *Infrastructura*

Lucrarile de reparatie ale culeelor presupun urmatoarele operatii:

- Degajarea elevatiilor pana la rostul elevatie – fundatie
- 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;
- Amenajarea de banchete, cuzineti noi la grinzile ce se adauga;
- Prevederea de aparate de reazem metalice la ambele grinzi noi;
- Executarea de dispozitive antiseismice;
- Amenajarea 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, precum 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;
- Spre albie si cca 1.50m in planul zidurilor intoarse se vor realiza şanţuri, a caror adancime recomandam sa fie de 1.50m

- *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 20 m;
- Realizarea de placi de racordare cu terasamentele;
- Realizarea de sferturi de con pereate noi, inclusiv a fundatiilor acestora;
- Pereerea taluzurilor rambleelor inca 3.00m de la capetele zidurilor intoarse;
- Prevederea de scari si casiuri noi;
- Montarea de indicatoare cu denumirea obstacolului traversat;
- Marcajul caii;

- *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
- Desfacerea variantei de circulatie provizorie, inclusiv a podului provizoriu.

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;
- Demolarea parapetelor 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 zincati;
  - Parapeti metalici directionali tip H4b;
  - Guri de scurgere;
  - Dispozitive etanse pentru acoperirea rosturilor de la culei;
- Montarea parapetelor pietonale;
- Hidroizolatie la tot podul, la trotuarele de pe zidurile intoarse, inclusiv suportul si protectia acesteia
- Realizarea trotuarelor.
- Refacerea caii pe pod

- Montarea de indicatoare cu denumirea obstacolului traversat
- Marcajul caii

- *Infrastructura*

Lucrarile de reparatie ale culeelor presupun urmatoarele operatii:

- Degajarea elevatiilor pana la rostul elevatie – fundatie;
- 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;
- Amenajarea de banchete si cuzineti noi;
- 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, precum 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;
- Spre albie si cca 1.50m in planul zidurilor intoarse se vor realiza şanţuri, a caror adancime recomandam sa fie de 1.50m
- şanţuri

- *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 20 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;
- Desfacerea variantei de circulatie provizorie

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 (inlocuire suprastructura)

Pe perioada executarii lucrarilor de reparatii, circulatia rutiera se va desfasura pe o varianta locala sau un pod provizoriu;

Reabilitarea podului prin executia unor lucrari de interventie precum

- *Suprastructura*
  - Demontarea conductei de gaz se va face cu inlocuirea suprastructurii si dimensionarea podului la Eurocod;
  - Reabilitarea podului in solutia I se va face cu inlocuirea suprastructurii si aducerea podului la Eurocod
  - Grinzi precomprimate de L=24.00m, h=0.93m montate joantiv. Conlucrarea intre ele se va face prin intermediul unei placi de suprabetonare asigurand parte carosabila de 7.80 m si 2x1.50 m trotuare.
- *Infrastructura*

Lucrarile de reparatie ale culeelor presupun urmatoarele operatii:

- Demolare si refacere ziduri de garda, cu prevedere de bancheta de rezemare a placii de racordare si spatiu pentru dispozitivul de rost;
- Refacere ziduri intoarse si amenajare console de trotuare
- Degajarea elevatiilor pana la rostul elevatie – fundatie;
- Curatarea betonului elevatiilor cu perie 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;
- Refacerea si suprainaltarea banchetelor;
- Camasuire elevatii culei cu mortare speciale;
- Prevederea de dispozitive antiseismice;
- Refacerea banchetelor ce va asigura spatiul necesar pentru rezemarea grinzilor
- *Racordari cu terasamentele*

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

- Refacerea profilului longitudinal, daca acest lucru se impune;
- 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;
- Prevederea de scari si casiuri
- 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:

- Curaterea, degajarea si profilarea albiei pe o lungime suficienta in amonte si aval de pod, cu mentinerea arborilor ce protejeaza ambele maluri;

Este necesara devierea unei conducte de gaz DN250mm pe 50,0 m.

Solutia II (mentinerea si repararea suprastructurii)

- *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 ramasa in circulatie, precum si asternerea unui strat de uzura nou.
- 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). La demolare se vor pastra toate armaturile ce asigura conlucrarea cu grinzile;
- Interventii la antretoaze intermediare prin demolare partiala si rebetonare cu asigurarea conlucrarii inte ele (continuizare antretoaze);
- Reparare si consolidare antretoaze de capat si cele 2 din axul deschiderii si comprimarea lor cu bare de inalta rezistenta;
- Repararea grinzilor prin: curatarea betoanelor cu perie mecanica, curatarea tecilor si a armaturilor evidente prin sablare, injectarea fisurilor betonului la zonele segregate conform tehnologiilor din " Instructiunile tehnice privind procedeele de remediere a defectelor pentru elementele de beton si beton armat", indicativ C149-87, aplicarea de mortare speciale la zonele segregate si la cele cu armaturi insuficient acoperite, etc.;
- Consolidare grinzi cu cabluri de inalta rezistenta (daca rezulta din calcul);
- Montare 2 grinzi marginale noi, asemanatoare celor existente.
- Executie placa de suprabetonare noua cu aigurarea unui gabarit de 7.80 carosabil si 2x1.50m trotuare (cofrare, armare, armaturi pentru conlucrarea cu grinzile, betonare, etc.);
- Prevederea de dispozitive noi la pod: borduri normale, parapete pietonale, parapete de siguranta tip H4b, guri de scurgere, dispozitive de rost, etc.);
- Refacere hidroizolatie si sistem rutier pe pod;
- Pentru delimitarea trotuarelor si protejarea pietonilor se va monta parapet directional, rnical de protectie tip H4b;
- Montare parapet pietonal nou;
- Refacere rosturi de dilatatie;
- Montare guri de scurgere noi, cu tub prelungitor;
- Dispozitivele de acoperire a rosturilor de dilatatie vor urmari nivelul caii si al trotuarelor

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 (tablier) 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:

- Demolare si refacere ziduri de garda, cu prevedere de bancheta de rezemare a placii de racordare si spatiu pentru dispozitivul de rost;
- Consolidare ziduri intoarse si amenajare console de trotuare
- Degajarea elevatiilor pana la rostul elevatie – fundatie;
- 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;
- Refacerea si suprainaltarea banchetelor;
- Camasuire elevatii culei cu mortare speciale;
- Prevederea de dispozitive antiseismice;
- La refacerea banchetelor se va asigura spatiul necesar celor doua grinzi suplimentare;

- *Racordari cu terasamentele*

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

- Refacerea profilului longitudinal, daca acest lucru se impune;
- 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;
- Prevederea de scari si casiuri;
- 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, cu mentinerea arborilor ce protejeaza ambele maluri;

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

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

Solutia I (cu parapeti de siguranta metalici tip H4b)

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:

In prima etapa se va repara partea din INTERIORUL CURBEI.

- Relocare conducta de gaze de pe trotuar, in afara podului;
- Frezarea imbracamintii asfaltice la jumatatea de calea din amonte si asternerea unui strat asfaltic nou, fara denivelari ;
- Desfacere sistem rutier prin frezare, trotuare, borduri pana la betonul suprastructurii FARA UTILIZAREA PICONULUI, la jumatatea aval;
- Demontarea parapetului pietonal metalic
- Demontarea elementelor prefabricate de trotuar fara sectionerea armaturilor de incastrare inplaca;

- Refacerea consolelor prin legarea de structura cu ancore si armaturile vechi care s-au mai pastrat;
- Prevederea de dispoztive noi la pod: borduri normale, parapete de siguranta metalice de tip H4b, guri de scurgere, dispozitive de acoperire a rosturilor de dilatatie, parapete pietonale metalice zincate;
- Montare guri de scurgere noi, cu tub prelungitor, numai langa bordura din interiorul curbei;
- Refacerea hidroizolatiei, a suportului si protectiei acesteia;
- Pentru delimitarea trotuarelor si protejarea pietonilor se vor monta borduri inalte;
- Executie trotuare din beton simplu;
- Montare parapete directional si pietonal nou;
- Refacere sistem rutier pe pod;
- Refacere rosturi de dilatatie. Dispozitivele de acoperire a rosturilor vor fi contionui si vor urmari nivelul caii si a trotuarului;

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

- Curatarea suprafetelor de beton degradat ale elementelor suprastructurii, cu peria mecanica;
- Injectarea eventualelor fisurilor de la grinzi, placa si console, conform cu "Instructiunile tehnice privind procedeele de remediere a defectelor pentru elementele de beton si beton armat", indicativ C149 – 87
- Reparatii cu mortare speciale a suprafetelor de beton degradat ale suprastructurii;
- Curatarea armaturilor neacoprite si ruginite prin sablare;
- vopsirea si protejarea elemenetelor de rezistenta (tablier) cu vopsele speciale;

- *Infrastructura*

Lucrarile de reparatie ale culeelor presupun urmatoarele operatii:

- Degajarea elevatiilor pana la rost elevatie fundatie;
- Curatarea betonului elevatiilor cu peria mecanica;
- Curatarea armaturilor prin sablare;
- injectarea eventualelor fisuri, conform tehnologiilor din "Instructiunile tehnice privind procedeele de remediere a defectelor pentru elementele de beton si beton armat", indicativ C149 – 87;
- Demolarea partiala si rebetonarea zidurilor intoarse si a zidurilor de garda cu preveredea reazemului pentru placile de racordare;
- torcretarea elevatiilor culeelor cu mortar;
- Curatarea banchetelor;
- montare dispozitive antiseismice;

Lucrarile de reparatii ale pilei constau in:

- Degajarea elevatiilor pana la rost elevatie fundatie;;
- Curatarea betonului elevatiilor cu peria mecanica;
- Curatarea prin sablare a armaturilor ruginite pana la luciu metalic;
- Injectarea fisurilor, conform cu "Instructiunile tehnice privind procedeele de remediere a defectelor pentru elementele de beton si beton armat", indicativ C149 – 87;
- Camasuirea elevatiilor pilelor (ancore, armare, cofrare, betonare).
- Stalpii cu degradari reduse se vor repara prin aplicarea de mortare speciale cu rezistenta si aderenta ridicate;
- Montare dispozitive antiseismice;
- Vopsirea si protejarea betoanelor elevatiei cu vopsele speciale

- *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;
- Largirea platformei drumului la ambele capete ale podului si racordarea acesteia la profilul curent al drumului pe o lungime de de ~25.00 m;
- Pereerea taluzelor rampelor in vecinatatea podului;
- 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;
- Refacerea drenului din spatele culeelor (desfacerea drenului vechi, curatarea betoanelor, asigurarea stratului suport, hidroizolatie, barbacane radiere, dren din piatra bruta infasurat in geotextil;

- *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 relocare conducta de gaze de pe trotuar DN250mm, in afara podului pe o lungime de 130,0 m

NOTA:

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

In vecinatatea cailor ferate lucrarile se vor realiza cu scoaterea de sub tensiune a instalatiei fixe de tractiune electrica si inchideri de linie

Solutia II (cu bordura inalta)

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.

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 7,0m fata de ax cu aceiasi structura ca pe drumul 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 functie de traficul de tranzit ca intersectii in "cruce" sau in "T".

Studiul de trafic mentioneaza ca modificarea intersecţiilor în altă configuraţie decât cea existenta nu este necesara. Valorile de trafic prezentate în conformitate cu nomograma 11 din normativul AND 640, relevă

aceste aspecte. Intersecţiile se vor amenaja prin dispunerea de marcaje longitudinale în conformitate cu normativul amintit.

Intersectiele drumului judetean cu calea ferata fac obiectul prezentei lucrari.

Amenajarea parcarilor si statiilor de autobuz

Amenajarea parcarilor si statiilor de autobuz se va realiza pe amplasamentul celor existente.

Acestea vor fi amenajate cu aceiasi structura rutiera ca si cea folosita pentru largirea structurii rutiere existente a drumului, peste care se vor prelugi 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 parcari 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 reţele de utilităţi subterane, conform avizelor emise de deţinătorii acestora.

II.2.2 Recomandarea expertului asupra soluţiei optime

Cu privire la traseul drumului in plan

Caracteristicile geometrice ale traseului in plan ofera conditii pentru realizarea lucrarilor de reabilitare a drumului, prin suprapunere cat mai mult pe traseul existent, tinand cont de conditiile cerute prin Caietul de sarcini si cu respectarea prevederilor STAS 863-85.

Fata de situatia existenta, in vederea incadrarii in prevederile STAS 863-85, sunt necesare imbunatatiri privind amenajarea curbelor in spatiu cu scopul asigurarii unor viteze de circulatie superioare celor existente.

Cu privire la profilul in lung al drumului

In general profilul longitudinal al drumului existent nu pune probleme deosebite, permitind proiectarea liniei rosii astfel incat sa fie urmarita niveleta existenta, la care sa fie adaugate grosimile de ranforsare rezultate din dimensionarea sistemului rutier, cu respectarea pasului de proiectare corespunzator vitezei de proiectare impuse de traseul in plan.

Cu privire la elementele drumului in profil transversal

Avand in vedere ca in prezent drumul nu prezinta un profil transversal corespunzator prevederilor normelor in vigoare se impune adoptarea unui profil transversal tip standardizat corespunzator clasei tehnice existente a drumului.

Deformabilitatea si stabilitatea sistemului rutier

Procesul de degradare a structurii rutiere se manifesta, in mod frecvent, prin aparitia unor deformatii permanente, sub forma de denivelari si fagase longitudinale, care influenteaza planeitatea suprafetei de rulare.

Amplitudinea si suprafata acestor deformatii permanente se accentueaza pe masura acumularii traficului, in functie de calitatea medie a structurii rutiere si de caracteristicile fizico-mecanice ale straturilor rutiere si ale pamantului de fundare.

Solicitarile la incovoiere repetata a straturilor bituminoase produc degradarea prin oboseala a acestora, manifestata prin fisuri, la inceput izolate, care evolueaza apoi, putin cate putin, catre faiantari.

Prin fisuri, apa se infiltreaza mai usor in profunzimea sistemului rutier, accelereaza aceste procese, prin degradarea marginilor fisurilor si crapaturilor, apoi prin formarea gropilor in imbracamintea bituminoasa. Lipsa unor lucrari de intretinere adecvate poate conduce la distrugerea completa a structurii rutiere.

Se recomanda reabilitarea structurii rutiere a drumului in solutia I, si anume:

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 - AND605/2014 (BA16 rul conf. SR EN 13108)
- 6cm strat de legatura BAD20 + reprofilare - AND605/2014 (BA20 leg conf. SR EN 13108)
- Reparatii ale structurii rutiere existente

Tronson km 65+210 – 87+313

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 - AND605/2014 (BA16 rul conf. SR EN 13108)
- 6cm strat de legatura BAD20 - AND605/2014 (BA20 leg conf. SR EN 13108)
- 16cm reciclare si stabilizare (frezare mixtura existenta 6cm si aport de aggregate natural 10cm, stabilizarea se realizeaza cu lianti hidraulici rutieri)

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:

- 4cm strat de uzura MAS16 - AND605/2014 (BA16 rul conf. SR EN 13108)
- 6cm strat de legatura BAD20 - AND605/2014 (BA20 leg conf. SR EN 13108)
- 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 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 drumuilui (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 Calniste 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 DN250mm 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.

Este necesara devierea unei conducte de gaz DN250mm pe 130,0 m

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 moderne, 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 dereglarilor 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 Conditiilor 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.

Capitolul III. DATE TEHNICE ALE INVESTIŢIEI

III.1 Descrierea lucrărilor de bază

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

Profilul longitudinal urmareste cotele existente ale drumului tinand cont de grosimea straturilor de ranforsare, linia rosie fiind proiectata pe principiul cotelor minime in profil transversal, cu respectarea prevederilor STAS 863/1985. Local s-a prevazut optimizarea profilului longitudinal in vederea respectarii pasului de proiectare conform normelor in vigoare.

Profilul transversal

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

▪ Platforma drumului	8,00 m
▪ Partea carosabilă	6.00 m
▪ Benzi de circulaţie	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
- 16cm strat de baza din din agregate stabilizate cu lianti hidraulici rutieri in situ
- Min.20cm strat de fundatie din balast conform SR EN 13242
- 10cm strat de forma stabilizat conform STAS 12253/1984

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.

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, falantari, 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:

- 4cm strat de uzura MAS16 - AND605/2014 (BA16 rul conf. SR EN 13108)
- 6cm strat de legatura BAD20 AND605/2014 (BA20 leg conf. SR EN 13108)
- 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 indepărteaza structura rutiera existenta pe o latime de 25 cm de la marginea drumuilui (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)
- Rigole carosabile

In localitati se va mentine amplasamentul santurilor existente.

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

- pereerea şanţurilor sau rigolelor acolo unde panta longitudinală este mai mică de 0,3% şi mai mare de 4% şi deversarea apelor în zone posibile;
- reprofilarea şanţurilor existente din pamant, acolo unde nu se prevede pereerea;
- se pot prevedea pe zone scurte şi rigole carosabile; se recomandă ca aplicabilitatea acestora să se facă pe baza unor analize atente pentru a da posibilitatea scurgerii apelor fără pericolul de îngheţ sau colmatări; acestea se vor dispune la traversarea localităţilor acolo unde distanţa între gardurile proprietăţilor este mică;
- crearea de şanţuri noi acolo unde acestea lipsesc;
- prevederea de podeţe noi acolo unde este cazul ;
- prevederea de podeţe Ø400 la intrările în curţi şi la drumurile laterale.

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

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 decolmatare, refacere pereu la interior,amenajare albie amonte aval,refacere timpane, 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 decolmatare, refacere pereu la interior,amenajare albie amonte aval, refacere timpane, 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 decolmatare, refacere timpane si montare parapet
9	46+630	podet dalat din b.a.	Se mentine cu decolmatare, refacere timpane 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 decolmatare,amenajare albie refacere timpane si montare parapet
12	49+664	podet monolit din b.a.	Se mentine cu decolmatare,refacere pereu la interior, refacere sferturi de con,amenajare albie amonte aval, refacere timpane 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 decolmatare,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 decolmatare, 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 decolmatare,amenajare albie amonte aval, refacere timpane, montare parapet
28	66+210	podet ovoid din b.a.	Podet ovoid se mentine cu decolmatare,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 decolmatare,amenajare albie amonte aval, refacere timpane, montare parapet

31	69+820	podet monolit din b.a.	Podet dalat din beton armat se mentine cu decolmatare,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 decolmatare,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 decolmatare,amenajare albie amonte aval, refacere timpane, montare parapet
36	74+970	podet dalat din b.a.	Podet dalat din beton armat se mentine cu decolmatare,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 decolmatare,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

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 7m fata de axul drumului judetean cu aceeasi structura ca pe drumul judetean. In proiect s-a prevazut amenajarea a 260 drumuri laterale.

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.

Trotuare

Pentru sporirea sigurantei traficului rutier si traficului pietonal odata cu modernizarea drumului au fost prevazute trotuare pentru circulatia pietonala in intravilanul localitatilor.

Lungimea totala a trotuarelor este de *1751 ml*. Latimea acestora este de 1.0m.

Structura rutiera aplicata pe trotuare are urmatoarea alcatuire:

- 4cm imbracaminte asfaltica tip BA8
- 10cm strat de baza din beton de ciment C16/20
- Desfacere trotuar degradat

Amenajarea intersectiilor

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

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

In proiect s-a prevazut amenajarea a **2033 accese** in 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, in localitatea Tarnava km 45+427;
- Linia CF 903 Videle – Giurgiu simpla neelectrificata, in localitatea Videle km 58+677.

Amenajare parcari si statii de autobuz

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

Parcarile amplasate in extravilan 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. Se vor amenaja 30 de statii de autobuz.

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

Lucrari de poduri

- *Pod peste raul Calniste 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 7.60m su 2x1.50m trotuare.

Este necesara devierea unei conducte de gaz DN250mm 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.

Este necesara devierea unei conducte de gaz DN250mm pe 130.0 m

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 observaţii

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.

Se va reface semnalizarea verticala si cea orizontala.

III.2 Descrierea lucrărilor de modernizare efectuate

Nu este cazul.

III.3 Consumuri de utilităţi

III.3.1 Necesarul de utilităţi în situaţia executării unor lucrări de modernizare

Nu este cazul.

III.3.2 Estimări privind depăşirea consumurilor iniţiale de utilităţi

Nu este cazul.

Capitolul IV. DURATA DE REALIZARE SI ETAPELE PRINCIPALE

Durata de realizare a lucrarilor de modernizare proiectate este de 24 luni.

Etapele principale si duratele de realizare sunt prezentate in graficul lucrari, atasat prezentului studiu.

Capitolul V. COSTURILE ESTIMATIVE ALE INVESTIŢIEI

V.1 Valoarea totală cu detalierea pe structura devizului general

Conform dosar economic anexat prezentului studiu.

V.2 Eşalonarea costurilor coroborate cu graficul de realizare a investiţiei

Conform dosar economic anexat prezentului studiu.

Capitolul VI. INDICATORI DE APRECIERE A EFICIENTEI ECONOMICE

VI.1 Analiza comparativa a costului realizarii lucrarilor de interventii fata de valoarea de inventar a constructiei.

Varianta I	
Descriere Valoare	*Mii lei fara TVA*
Valoare de inventar a obiectivului	45.858,99
Valoarea lucrarilor de interventii	83.401,367

Varianta II	
Descriere Valoare	*Mii lei fara TVA*
Valoare de inventar a obiectivului	45.858,99
Valoarea lucrarilor de interventii	85.689,207

VI.2 Analiza comparativă privind încadrarea în standardul de cost

În standardul de cost nu sunt incluse:

- Lucrările de poduri, pasaje, podeţe;
- Intersecţiile la nivel sau denivelate;
- Dotări ale drumului (parcări, staţii de autobuz), accese la proprietăţi;
- Cheltuieli pentru obţinerea şi amenajarea terenului;
- Cheltuieli pentru asigurarea utilităţilor necesare obiectivului;
- Cheltuieli pentru proiectare şi asistenţă tehnică;
- Semnalizari si marcaje rutiere.

Standardul de cost include:

- Lucrări de drum – lucrări preliminare, terasamente, suprastructură drum;
- Lucrări scurgerea apelor;

REABILITARE 48,475 KM	Valoare proiect (preţ/km)		Valoare standard de cost (preţ/km)	
	Lei fără TVA	Euro (fără TVA)	Lei fără TVA	Euro (fără TVA)
Varianta I	1,034,954.72	229,114.22	1,150,191.00	273,855.00
Sistem Rutier	910,292.17	201,516.91	927,931.00	220,936.00
Santuri	124,662.55	27,597.31	222,260.00	52,919.00
Varianta II	1,074,897.78	237,956.66	1,150,191.00	273,855.00
Sistem Rutier	950,235.23	210,359.35	927,931.00	220,936.00
Santuri	124,662.55	27,597.31	222,260.00	52,919.00

S-a luat în considerare un curs euro echivalent în valoare de 4.5172 lei/euro.

Pentru "Valoarea standardului de cost", s-a luat in considerare cursul euro echivalent in valoare de 4.2 conform normelor.

Capitolul VII. SURSELE DE FINANŢARE A INVESTIŢIEI

Sursele de finantare a investitiei se constituie in conformitate cu legislatia in vigoare si constau in fonsuri propii, credite bancare, fonduri de la bugetul de stat/ bugetul local, credite externe garantate sau contractate de stat, fonduri externe nerambursabile si alte surse legal constituite.

Capitolul VIII. ESTIMĂRI PRIVIND FORTA DE MUNCA OCUPATA PRIN REALIZAREA INVESTITIEI

VIII.1 Număr de locuri de munca create în faza de execuţie

Locuri de munca create in faza de executie 20.

VIII.2 Număr de locuri de muncă create în faza de operare

Locuri de munca create in faza de operare 2.

Capitolul IX. PRINCIPALII INDICATORI TEHNICO-ECONOMICI AI INVESTIŢIEI

IX.1 Valoarea totală (INV), inclusiv TVA (mii lei)

VARIANTA I

Valoarea totala a investitiei, inclusiv TVA:	99.095,302	mii lei
(1 euro =4,5172 lei/dec.2016)	21.937,329	euro

din care C + M:	86.730,701	mil lei
	19.200,102	euro

VARIANTA II

Valoarea totala a investitiei, inclusiv TVA:	101.813,635	mil lei
(1 euro =4,5172 lei/ dec.2016)	22.539,103	euro
din care C + M:	89.119,722	mil lei
	19.728,974	euro

IX.2 Eşalonarea investiţiei(INV/C+M) inclusiv TVA

VARIANTA I

Esalonarea investitiei:	INV	C+M	
Anul I:	59.457,181	52.038,421	mil lei
	13.162,397	11.520,061	euro
Anul II:	39.638,121	34.692,281	mil lei
	8.774,932	7.680,041	euro

VARIANTA II

Esalonarea investitiei (INV / C+M):			
Anul I:	61.088,181	53.471,833	mil lei
	13.523,462	11.837,384	euro
Anul II:	40.725,454	35.647,889	mil lei
	9.015,641	7.891,590	euro

IX.3 Durata de realizare

Durata estimata de realizare a investitiei este de 24 luni pentru ambele variante.

IX.4 Capacităţi(în unităţi fizice şi valorice)

Indicatori tehnici	UM	Capacitati
Lungime traseu	km	48,475
Lăţimea platformei	m	8,0
Parte carosabila	m	6,0
Acostamente	m	2 x 1,0
Banda de incadrare	m	0,25
Acostament consolidat	m	0,75
Poduri reabilitate	buc	3
Indicatori economici (fara TVA)	**UM**	**Capacitati**
Valoarea C+M a investitiei Varianta I	mil lei	72.882,942
Valoarea C+M a investitiei Varianta II	mil lei	74.890,523

IX.5Alţi indicatori specifici domeniului de activitate în care este realizată investiţia, după caz

Nu este cazul

Capitolul X. AVIZE SI ACORDURI DE PRINCIPIU

Pentru lucrarea in cauza a fost obtinut Certificatul de Urbanism cu nr. 44/ 11.04.2017.

Prin Certificatul de Urbanism se solicita obtinerea urmatoarelor avize:

- Aviz de mediu;
- Aviz/acord alimentare cu apa, canalizare, energie electrica, geze naturale, telefonizare, salubritate;
- Aviz/acord (proces verbal receptie) OCPI Teleorman;
- Acordul prealabil si autorizatia de amplasare si acces la drum emise de Consiliu Judetean Teleorman.
- Aviz/acord CNAIR SA, IPJ Teleorman, SGA Teleorman, CNCF CFR SA, SC Orange Romania S

Bucuresti – mai 2017
Intocmit, Marius Crivatu

FORMULARUL F6

PROIECTANT
S.C. LUCA WAY S.R.L.

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)"

Grafic de executie

	Lucrari in cadrul investitiei	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
1	Proiectare																								
2	Asistenta Tehnica																								
3	Amenajarea terenului																								
4	Amenajari pt. prot. Mediului si aducerea la starea initiala																								
5	Lucrari de Drum Terasamente si Suprastructura																								
6	Santuri si Rigole																								
7	Podete																								
8	Semnalizare rutiera																								
9	Parcari																								
10	Lucrari de Arta																								
11	Organizarea de Santier																								

	Graficul de executie al lucrarilor se va adapta in functie de aceasta perioada
	Perioada de lucru

Intocmit
Razvan Pauna

CONSILIUL JUDEȚEAN TELEORMAN

Anexa nr. 2
la Hotărârea nr. 102
din. 10 iulie 2017

NOTĂ DE FUNDAMENTARE
PRIVIND JUSTIFICAREA LUNGIMII SECTORULUI DRUMULUI DJ 503 STUDIAT ÎN CADRUL CONTRACTULUI NR. 71/08.05.2017

P R E Ş E D I N T E,

IONEL- DĂNUȚ CRISTESCU

CONTRASEMNEAZĂ
Secretar al județului,
jr. Silvia Oprescu

Directia Managementul Proiectelor cu Finanțare Internationala
Director Executiv ,
ing. Elena Sfinteș

Direcția Economică, Buget -Finanțe

Director Executiv,
ec. Valentina Melintescu

SE CONFIRMĂ AUTENTICITATEA PREZENTEI COPII CU ACTUL ORIGINAL
Secretar al județului TELEORMAN
Jr. SILVIA OPRESCU

Direcția Juridică și Administrație Publică locală
Director Executiv,
jr. Iuliana Ionescu

LUCA WAY

SC LUCA WAY SRL
Bucureşti, sector 2, România
Str. Barbu Văcărescu, nr. 313-321, et. 3, 4 şi 5
J40/7395/1995, CUI: RO7738294
Tel: 0372 220 715; Fax: 0372 003 452
office@lucaway.ro www.lucaway.ro

Contract nr. 71/08.05.2017 - "Reabilitare DJ503, Draganesti Vlasca (DE70) – lim. Jud. Dambovita, km 38+838 – km 87+070 (48,132km)"

ROMÂNIA
CONSILIUL JUDEȚEAN TELEORMAN
05 IUL. 2017
Nr. Intreg. 7218

NOTA DE FUNDAMENTARE
PRIVIND JUSTIFICAREA LUNGIMII SECTORULUI DRUMULUI DJ503
STUDIAT IN CADRUL CONTRACTULUI NR. 71/08.05.2017

S.C. LUCA WAY S.R.L.
~~INTRARE~~ IEȘIRE NR. 6570
Ziua 05 Luna 07 Anul 2017

Prezenta *Nota de fundamentare*, intocmita de S.C. Luca Way S.R.L. in calitate de proiectant, are rolul de justificare a lungimii sectorului studiat in cadrul contractului nr. 71 din data 08.05.2017, "Reabilitare DJ 503 – Draganesti Vlasca (DE70) – limita judetului Dambovita, km 38+838 – 87+070, (48,132km)", spre a servi la corelarea diferentelor dintre Caietul de sarcini si Proiectul faza DALI a pozitiei kilometrice aferente *Sfarsit proiect*.

Lungimea sectorului inscrisa in *Contractul de servicii* si in *Caietul de sarcini* este de ***48,132 km*** *(calculata tinand cont de documentele de proprietate ale CJ Teleorman).*

Lungimea sectorului studiat in cadrul contractului, de catre Proiectant, este de ***48,475 km, intre km 38+838 si limita judetului Dambovita, respectiv 87+313, masurata*** *conform proiect, faza DALI.*

Initial, pentru definirea pozitiilor de inceput si sfarsit proiect au fost preluate in cadrul contractului pozitiile kilometrice inscrise in Cartea Funciara in trecut, ca *Adresa* pentru definirea suprafetei aferente DJ503, pentru fiecare zona in parte, intravilan si extravilan, pentru intregul tronson de drum studiat.

In cadrul contractului, in anul 2017, Proiectantul a efectuat masuratori precise in Stereo 70, respectiv coordonate x,y,z pentru elaborarea Proiectului la faza DALI. Aceste masuratori s-au realizat pentru DJ503, incepand cu intersectia cu DE70, pana la limita cu judetul Dambovita. Limita de judet Dambovita a fost preluata de la OCPI Teleorman, definind astfel *Sfarsitul proiectului.*

S-a preluat pentru elaborarea proiectului la faza DALI inceputul de proiect din Cartea Funciara, respectiv pozitia kilometrica ***38+838***.

Astfel, pornind de la ***km 38+838*** si luand in considerare sfarsitul proiectului definit de limita de judet Dambovita, a rezultat ***km 87+313***, ***km final***.

In concluzie, lungimea reala, totala a drumului pentru sectorul studiat este de ***48,475 km*** conform proiect la faza DALI si nu de ***48,132 km***, conform *Caiet de sarcini.*

Proiectul se desfasoara in totalitate incadrat in limitele cadastrale, proprietate a Judetului Teleorman, prin administrator Consiliul Judetean Teleorman.

Intregul sector de traseu studiat se desfasoara pe teritoriul judetului Teleorman.

In baza documentelor de proprietate puse la dispozitie de catre CJ Teleorman si in conformitate cu cerintele din Ghidul solicitantului, facem totodata urmatoarele justificari privind incadrarea cheltuielilor in eligibile sau neeligibile, avand stransa legatura cu "*Dreptul asupra infrastructurii*":

Pe parcursul traseului propus pentru reabilitare se afla ***trei intersectii cu cale ferata*** dupa cum urmeaza:

De la ***km 45+406***, pana la ***km 45+435***, pe o lungime de ***29 m*** drumul judetean DJ 503 intersecteaza ***Calea ferata,*** printr-o ***trecere la nivel***.

SOCIETATEA COMERCIALA LUCA WAY S.R.L. BUCUREȘTI - ROMÂNIA

LUCA WAY
SC LUCA WAY SRL
Bucureşti, sector 2, România
Str. Barbu Văcărescu, nr. 313-321, et. 3, 4 şi 5
J40/7395/1995, CUI: RO7738294
Tel: 0372 220 715; Fax: 0372 003 452
office@lucaway.ro www.lucaway.ro

De la ***km 58+670***, pana la ***km 58+684***, pe o lungime de ***14 m*** drumul judetean DJ 503 intersecteaza ***Calea ferata,*** printr-o ***trecere la nivel***.

Pentru cele doua treceri la nivel, pentru lugimile de 29m si de 14m se vor executa lucrari ce se incadreaza ***la cheltuieli neeligibile***, conform Ghidul solicitantului, pagina 25, capitolul 4.1, pct.12 – dupa cum este subliniat mai jos.

La pagina 25 din Ghidul solicitantului - Condiții generale pentru accesarea fondurilor în cadrul POR 2014-2020 - ***In cazul investiţiilor de tipul*** *pasajelor supra şi subterane* care *intersectează infrastructura de căi ferate* ***sau în situaţia trecerilor la nivel cu calea ferată***, se va anexa avizul/acordul administratorului căilor ferate pe durata lucrărilor, ***iar cheltuielile se vor încadra în categoria celor neeligibile***. Se vor respecta cerințele cuprinse de avizul/acordul administratorului căii ferate.

De la ***km 61+232*** pana la ***km 61+333*** *(pe o lungime de* ***101m****)* se afla un *Pod (rutier) pe DJ 503 peste Raul Glavacioc, la Videle. Peste acest Pod, traverseaza Calea ferata, Linia CF 900 si Linia CF 903. Drumul judetean DJ 503* ***nu este afectat*** *de traversarea Caii ferate.*

- De la ***km 61+232*** pana la ***km 61+265*** *(pe o lungime de* ***33m****)*, in *Extrasul de carte funciara nr. cadastral 23524* este inregistrat ***Pod (rutier) pe DJ 503 peste Raul Glavacioc, la Videle***.
- De la ***km 61+265*** pana la ***km 61+309*** *(pe o lungime de* ***44m****)*, exista *Extras de carte funciara nr. cadastral 23172 - Constructiile C7 si C8*, pentru *Podul de Calea ferata care traverseaza Podul rutier pe DJ 503 peste Raul Glavacioc.*
- De la ***km 61+309*** pana la ***km 61+333*** *(pe o lungime de* ***24m****)*, in *Extrasul de carte funciara nr. cadastral 23525* este inregistrat *Pod (rutier) pe DJ 503 peste Raul Glavacioc, la Videle.*

Pentru acest Pod (rutier) se vor executa lucrari ce se incadreaza in ***cheltuieli eligibile****, conform* ***exceptiei*** *mentionate in Ghidul solicitantului la pag. 25, respectiv cap. 14.1, pct. 12, fiind un Pod ...****"in structura drumului judeţean ce necesită intervenţii"*** *...* ***"pentru care solicitantul dovedeşte calitatea de proprietar pentru întreg drumul judetean".***

Intregul sector de drum judetean studiat, se afla incadrat in limitele cadastrale, proprietate a Judetului Teleorman, prin administrator Consiliul Judetean Teleorman, ce va face dovada proprietatii prin documentele de Carte Funciara. In consecinta, considerand exceptia prevazuta in Ghidul solicitantului, pentru acest Pod (rutier) se vor executa lucrari ce se incadreaza in ***cheltuieli eligibile.***

La pagina 25 regasim urmatoarele in *Ghidul solicitantului - Condiții generale pentru accesarea fondurilor în cadrul POR 2014-2020 2. Dreptul asupra infrastructurii:*

Solicitanții eligibili, menționați în secțiunea 2.6 a prezentului document, trebuie să demonstreze, după caz:

- Dreptul de proprietate publică

- Dreptul de administrare

- Dreptul de folosința gratuită, pentru acele situații în care unitatea administrativă teritorială județ nu are posibilitatea obținerii dreptului de proprietate sau de administrare, după caz.

Se vor avea în vedere, ***ca excepție de la ghidul general****,* ***exceptiile aferente investitiilor care intersectează de căi ferate, podurilor/podețelor****, drenurilor sau altor situații similare, conform precizărilor prezentului ghid, secțiunea 4.1, pct 12....*

...4.1. Anexele obligatorii la depunerea cererii de finanțare

Prin excepție, în cazul podurilor*/podețelor,* ***existente în structura drumului judeţean ce necesită intervenţii*** *(inclusiv demolare si reconstruire) cu culee sau cu pilonii ancorați în albia unui râu sau alte situații similare în zona aferentă podurilor/podețelor,* ***dacă solicitantul dovedeşte calitatea de proprietar pentru întreg drumul judeţean****, coroborat cu prevederile Ordonanței Guvernului nr 43/1997 și Legii nr 213/1998*

LUCA WAY

SC LUCA WAY SRL
Bucureşti, sector 2, România
Str. Barbu Văcărescu, nr. 313-321, et. 3, 4 şi 5
J40/7395/1995, CUI: RO7738294
Tel: 0372 220 715; Fax: 0372 003 452
office@lucaway.ro www.lucaway.ro

ambele cu modificările şi completările ulterioare, este considerat îndeplinit acest criteriu inclusiv pentru respectivele poduri/podețe, ***iar cheltuielile se vor încadra în categoria celor eligibile****....*

In consecinta:

Lungimea totala a drumului este compusa din:

- Lungime sector de drum: ***de la km 38+838 pana la km 45+406*** pe o lungime de ***6,568 km;***
- Lungime trecere la nivel cu CF: ***km 45+406***, pana la ***km 45+435***, pe o lungime de ***29 m;***
- Lungime sector de drum: ***de la km 45+435 pana la km 58+670,*** pe o lungime de ***13,235 km;***
- Lungime trecere la nivel cu CF: de la ***km 58+670***, pana la ***km 58+684***, pe o lungime de ***14 m;***
- Lungime sector de drum: ***de la km 58+684 pana la km 61+232,*** pe o lungime de ***2,548 km;***
- Lungime pod: de la ***km 61+232***, pana la ***km 61+333***, pe o lungime de ***101 m;***
- Lungime sector de drum: ***de la km 61+333 pana la km 87+313,*** pe o lungime de ***25,980 km.***

Pentru *Lungimea sectorului de drum si pod*: ***6,568km +13,235km + 2,548km + 101m +25,980km = 48,432km***, se vor executa lucrari ce se incadreaza in ***Cheltuieli eligibile***, conform cerintelor Ghidului solicitantului.

Pentru *Lungimea sectorului de trecere la nivel cu CF*: ***29m + 14m = 43m***, se vor executa lucrari ce se incadreaza in ***Cheltuieli neeligibile***, conform cerintelor Ghidului solicitantului.

Astfel, indiferent de incadrarea cheltuielilor in eligibile sau neeligibile, ***Lungimea totala de traseu*** propusa pentru reabilitare DJ 503 conform *Proiect la faza DALI* este de ***48,475 km***.

Data,
04.07.2017

Proiectant,
Director General,
ing. Carmen Godun

SOCIETATEA COMERCIALA LUCA WAY S.R.L. BUCUREŞTI - ROMÂNIA