

**APROB,  
PREȘEDINTE  
Ion MÎNZÎNĂ**

**VIZAT,  
VICEPREȘEDINTE  
Marius Florinel NICOLAESCU**

**AVIZAT PENTRU LEGALITATE,  
SECRETAR JUDEȚ  
Ionel VOICA**

## **RAPORT**

**la Proiectul de hotărâre privind aprobarea documentației tehnice –faza DALI, inclusiv Tema de proiectare, Studii teren (topografic, geotehnic, hidrologic, de trafic), Expertiza tehnica (drum și poduri), a Devizului General și a indicatorilor tehnico-economici pentru obiectivul de investiții:  
“Modernizare DJ 679 : Păduroi (DN 67 B) – Lipia – Popești – Lunca Corbului – Padureți – Ciești – Fâlfani – Cotmeana – Malu – Bârla – Lim. Jud. Olt, km 0+000 – 48.222; L = 47,670 km”**

*Proiectul: „ Modernizare DJ 679: Păduroi (DN67B) - Lipia – Popești - Lunca Corbului – Pădureți – Ciești - Fâlfani - Cotmeana - Malu - Bârla - Lim. Jud. Olt, km 0+000-48.222; L=47,670km” este finanțat în baza contractului de finanțare Cod SMIS 2014 + 143361 pentru proiectul cu titlul “Sprijin la nivelul regiunii Sud Muntenia pentru pregătirea de proiecte finanțate din perioada de programe 2021-2027 pe domenii de mobilitate urbană, regenerare urbană, centre de agrement/baze turistice (tabere școlare), infrastructură și servicii publice de turism, inclusiv obiectivele de patrimoniu cu potențial turistic și infrastructură rutieră de interes județean, inclusiv variante ocolitoare și/sau drumuri de legatură – 5D-1”, Componenta 1 “POAT/OSI.1/Intarirea capacitatii beneficiarilor de proiecte finanțate din FESI de a pregăti și implementa proiecte/API/Plan proiecte 2020-Ghid 5D”, Axa prioritară “Intarirea capacitatii beneficiarilor de a pregăti și implementa proiecte finanțate din FESI și diseminarea informațiilor privind acestor fonduri”.*

**Obiectivul general:** Prin realizarea lucrărilor se asigură condiții minimale de infrastructură județeană/locală și totodată o dezvoltare zonala echilibrată din punct de vedere al rețelei de transport rutier.

Lucrările de îmbrăcăminte ale drumului nu induc efecte negative asupra solului, drenajului, apelor de suprafață, vegetației, nivelului de zgomot, microclimatului sau populației. Prin executarea acestor lucrări vor apărea unele influențe favorabile atât asupra factorilor de mediu cât și din punct de vedere economic și social în strânsă concordanță cu efectele pozitive ce rezidă din îmbunătățirea condițiilor de circulație ce apar în urma realizării lucrărilor.

Proiectul se încadrează într-unul din obiectivele strategiei de dezvoltare a județului și constă în îmbunătățirea accesului la serviciile publice de bază pentru populația deservită de drumul județean DJ679.

Prin modernizarea sectoarelor de drum de la km 0+000 la km 12+764.5 și km 13+344,50 - km 48+243.25, în comunele Poiana Lacului, Săpata, Lunca Corbului, Stolnici, Hârsești și Bârla, se va asigura o circulație fluentă în zona, contribuind la dezvoltarea comunelor.

### **Obiective specifice :**

- îmbunătățirea parametrilor de mediu, prin reducerea impactului calității aerului;
- îmbunătățirea parametrilor tehnici ai drumurilor și implicit a condițiilor de circulație;
- îmbunătățirea calității vieții pentru riverani;
- creșterea atractivității zonei.

Conformitatea cu politicile de mediu regionale, naționale și comunitare va fi asigurată prin folosirea de materiale de construcții și proceduri de execuție care nu afectează mediul.

Conformitatea cu politicile sectoriale naționale este asigurată prin faptul că investiția are ca obiectiv dezvoltarea spațiului rural.

Prin lucrările de modernizare propuse se previzionează sporirea capacității de circulație prin :

- mărirea fluenței traficului
- reducerea costurilor de transport de mărfuri și călători și reducerea timpului de călătorie
- sporirea siguranței circulației și reducerea numărului de accidente
- creșterea nivelului de trai și a confortului participanților la trafic
- economia de energie și timp, rezultând astfel o serie de avantaje economice, precum extinderea schimburilor comerciale și a investițiilor productive, creșterea competitivității agenților economici și a eficienței activităților economice și a mobilității forței de muncă.

Obiectul de investiții vizat urmărește dezvoltarea echilibrată și continuă a județului Argeș, prin sprijinirea comunelor și orașelor județului, atât financiar cât și logistic, beneficiarul final fiind în exclusivitate cetățeanul.

Sectorul de drum propus spre modernizare se desfășoară de la Nord la Sud de la km 0+000 (intersecția cu DN67B) și până la limita județului OLT și este amplasat pe teritoriul administrativ al comunelor Poiana Lacului, Săpata, Lunca Corbului, Stolnici, Hârsești și Bârla din județul Argeș.

Terenurile pe care este amplasată investiția se situează în intravilanul și extravilanul comunelor: Poiana Lacului, Săpata, Lunca Corbului, Stolnici, Hârsești, Bârla și aparțin domeniului public al județului Argeș și domeniului public al statului în administrarea Administrației Naționale Apele Române ABA Argeș-Vedea.

Prin lucrările de reabilitare și modernizare ce urmează a fi executate se vor ocupa numai suprafețe de teren strict necesare pentru asigurarea elementelor geometrice prevăzute în normele tehnice în vigoare, nefiind necesare exproprieri.

### **Descrierea principalelor lucrări de intervenție:**

#### **Lucrări de drumuri**

##### **Traseul în plan**

Se urmărește traseul existent, pentru prevenirea angajării unor lucrări foarte costisitoare și ocupării unor suprafețe de teren ce nu au folosință de drum și nu aparțin domeniului public. Traseul proiectat are în vedere o ușoară îmbunătățire a elementelor geometrice ale curbelor existente.

##### **În profil longitudinal** se identifică două situații:

- Pentru zona de intravilan sau cu cote impuse (drumuri laterale, acces proprietăți): se urmărește linia terenului existent, cota roșie fiind în medie cu max. 10 – 15 cm mai ridicată decât cea existentă astfel încât să nu fie afectate zonele de acces la proprietăți. Excepție fac zonele cu cote impuse: racordarea cu sectoarele amenajate din zona intersecției cu străzile reabilite anterior și zonele de capăt, unde se face racordarea la existent.

- Pentru zona de extravilan, fără cote impuse: linia roșie proiectată s-a putut ridica cu circa 30-40 de cm față de cotele existente ale drumului.

### Profil transversal

S-a dispus următorul profil transversal:

- Platforma drumului 8.00m
- Partea carosabilă 6.00m
- Benzi de circulație 2
- Acostamente 2x1,00m  
din care benzi de încadrare 2x0,25m
- Panta transversală pe partea carosabilă 2.5%
- Panta transversală pe acostamente 2.5% pe acostamente consolidate și 4% la acostamente împietruite

### Structura rutieră nouă semirigidă

- 4 cm strat de uzură BA16 sau BAPC16
  - 6 cm strat de binder BADPC22.4
  - 20 cm strat de bază din agregate naturale stabilizate cu lianți hidraulici
  - 30 cm strat de fundație din balast
  - 15 cm stabilizare teren de fundare cu lianți hidraulici sau strat de formă din asfalt frezat sau agregate recuperate
  - Săpătură până la cota inferioară a structurii rutiere proiectate
- S-a dispus și amenajarea drumurilor laterale până la limita cadastrului DJ și pe lățimea existentă.

### Scurgerea apelor

Scurgerea apelor se va realiza prin pantele părții carosabile către șanțurile proiectate.

S-au dispus șanțuri betonate, rigole carosabile și șanțuri de pământ conform tabelului nr. 1 anexat și conform planurilor de situație.

S-au dispus lucrări la podețe:

- podețe transversale noi în locul celor existente
- podețe tubulare noi la intersecțiile cu drumurile laterale.
- podețe de acces la proprietăți

S-au dispus și lucrări de reparații la podețe existente.

### Siguranța circulației

În cea mai mare parte lucrările de reabilitare se vor executa sub circulație, pe jumătate de cale, pe tronsoane bine stabilite, în concordanță cu tehnologia de execuție. Pentru aceasta constructorul va întocmi un plan de management al traficului și vor fi stabilite măsurile speciale de siguranță care vor fi aplicate pe timpul execuției lucrărilor.

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

Parapetele de protecție vor respecta "Normativul pentru sisteme de protecție pentru siguranța circulației pe drumuri, poduri și autostrăzi-AND 593" și standardele SR EN 1317/1-5-Dispozitive de protecție la drumuri. De asemenea, acolo unde este necesar se vor completa în funcție de înălțimea rambleului. La drumul județean parapetele poate să fie amplasat în cadrul lățimii acostamentelor.

Siguranța circulației se realizează atât pe perioada de execuție prin semnalizarea rutieră a punctelor de lucru cât și pe perioada de exploatare, conform legislației în vigoare.

Ca semnalizare orizontală, se vor realiza marcaje longitudinale la limita dintre carosabil și acostamente precum și marcaj axial de separare a sensurilor de circulație.

Lucrările de marcaj se vor executa în conformitate cu SR 1848/1-7.

Ca semnalizare verticală, se vor amplasa indicatoarele rutiere. Indicatoarele vor răspunde cerințelor de avertizare, reglementare, orientare și informare și se vor executa la dimensiunile prevăzute în SR 1848/1-2011.

Se vor executa și tronsoane de parapet metalic semigreu.

### Drumuri laterale:

Se vor amenaja intersecțiile cu drumurile laterale în funcție de tipul de drum intersectat. S-au identificat drumuri laterale cu carosabil existent din îmbrăcămiși asfaltice, drumuri pietruire, drumuri din pământ.

Intersecțiile cu drumurile clasificate vor fi amenajate conform AND600 și CD 173-1986. Amenajarea intersecțiilor cu drumurile județene și comunale se va face în amplasamentul existent, lucrările vor cuprinde:

- Amenajarea drumului județean sau comunal până la limita de proprietate a județului cu aceeași structură rutieră ca drumul județean

- Racordarea părții carosabile a drumului județean cu drumul intersectat cu raze ce se vor încadra în limita existentului

- Completarea acostamentului

### Trotuare, zone pietonale:

Se vor amenaja trotuare în interiorul localităților, pe zona de intravilan, atât pe partea stângă, cât și pe partea dreaptă cu lățimi variabile între 1.00m și 1.50m. În cazul în care nu se vor putea realiza alei pietonale și pe o parte și pe cealaltă a drumului, acestea se vor realiza doar pe o parte cu asigurarea continuității de pe o parte pe cealaltă prin treceri de pietoni proiectate.

### Amenajarea stațiilor de autobuz:

Stațiile de autobuz vor fi amenajate cu aceeași structură ca și cea folosită pentru lărgirea structurii rutiere existente a drumului. Stațiile de autobuz vor fi prevăzute cu adăposturi pe structură metalică. Pentru stațiile de autobuz prevăzute a se amenaja va fi asigurată semnalizarea rutieră orizontală și verticală corespunzătoare. Amplasarea acestora se va dispune conform Tabel nr. 9 - Stații pentru transport în comun proiectate.

### Lucrări de mutări și protejări instalații:

Cu realizarea noului profil transversal sunt stâlpi de curent electric sau telefonie afectați. Aceștia se vor reloca pentru a putea realiza lucrările de modernizare DJ.

### Lucrări de protejare maluri/taluzuri

Pentru protejarea corpului drumului s-au prevăzut lucrări de apărări de mal din gabioane pe 2 rânduri, respectiv 3 rânduri. Aplicabilitatea acestor lucrări este următoarea:

- Gabioane pe 3 rânduri între km 1+596 - km 1+764 dreapta, L=168m

- Gabioane pe 2 rânduri între km 3+042 – km 3+066 dreapta, L=24m

- Gabioane pe 2 rânduri între km 3+069 – km 3+105 dreapta, L=36m

Gabioanele vor avea dimensiuni de 1,00x1,00x4,00m și 1,50x1,00x4,00m. Acestea se vor așeza pe o saltea cu dimensiunile de 3,00x0.50mx4.00m. În spatele acestora este prevăzut un geotextil neșesut.

Umpluturile din spatele structurilor de sprijin se vor realiza din material granular până la cota inferioară a sistemului rutier proiectat.

Pe cele 3 sectoare cota superioară a malului stâng, deasupra căreia se situează și drumul, este cu cca. 2...3 m mai înaltă decât cea a malului drept. Astfel zona inundabilă se desfășoară preponderent pe partea dreaptă, gabioanele având mai mult rol de sprijinire decât de protecție de mal.

S-au mai prevăzut fundații adâncite de parapet după cum urmează: fundație adâncita de parapet cu H=2m, Fundație adâncita de parapet cu H=1.50m.

### Lucrări de poduri

Calea pe pod va avea următoarea alcătuire:

- BA16 – 4cm

- BAP16 – 4cm

- BA8 – 3cm

- Hidroizolație specială pentru poduri – 1cm

Calea pe trotuare va realiza dintr-un strat de 3 cm de BA8.

Pod km 3+155 peste râul Lipia

În plan orizontal, podul este situat pe o zonă de aliniament. Structura are o singură deschidere simplu rezemată cu valoarea de 17.00m. Zidurile întoarse au lungimi de câte 3.50m, iar rosturile au fiecare câte 5cm, rezultând astfel o lungime totală de 25.10m.

În secțiune transversală, suprastructura podului este alcătuită din 9 grinzi prefabricate precomprimate de tip dublu T cu H=80cm și lungime L=18.00m în conlucrare cu o placă monolită din beton cu grosime minimă de 15cm. Grinzile sunt rezemate prin intermediul unor aparate de reazem din neopren.

Partea carosabilă este din asfalt, cu o lățime de 7.80m, încadrată pe ambele părți de trotuare de 1,00m lățime utilă, delimitată de acestea prin borduri înalte din beton prefabricat. Pe margini este prevăzut parapet pietonal metalic.

Culeele sunt masive, din beton, iar racordarea cu terasamentele este realizată cu sferturi de con din pământ.

Sunt prevăzute lucrări de reparații la nivelul infrastructurilor și de schimbare, respectiv îmbunătățire a elementelor de la nivelul suprastructurii, după cum urmează:

Suprastructură:

- desfacerea straturilor căii actuale de pe pod, inclusiv elemente prefabricate pentru trotuar;
- demontarea grinzilor existente;
- execuția unei suprastructuri noi cu lățimea carosabilului de 7,80m și două trotuare de 1.00m lățime utilă;
- montarea unor borduri înalte pentru protecția pietonilor;
- montarea parapetului pietonal metalic;
- montarea unor dispozitive de acoperire a rosturilor;

Infrastructură:

- cămășuirea tuturor elementelor de infrastructură ale podului (elevații culee, inclusiv ziduri întoarse);
- racordarea zidurilor întoarse și de gardă la noua geometrie a suprastructurii;

Racordare cu terasamente

- refacerea integrală a sferturilor de con;
- plăci de racordare noi L=6.00m
- scări de acces și casiuri
- racordarea rampelor la pod

Circulația rutieră pe timpul execuției se va face pe jumătate de cale.

În zona albiei se vor executa următoarele lucrări:

- curățare de vegetație, decolmatare (inclusiv înlăturarea conductei și a piloților de lemn)
- recalibrare albie: uniformizarea secțiunii de scurgere și taluzarea malurilor conform profilelor proiectate.

Lucrările se vor executa pe secțiunea aferentă podului precum și pe o lungime de 24.00m în amonte respectiv pe o lungime de 12m în aval. Zona de lucrări în albie este delimitată și pe planul de situație.

Pod km 4+150 peste Valea Găinușa (vale necadastrată)

În plan orizontal, podul este situat pe o zonă de aliniament și traversează valea la o oblicitate de 62 de grade. Structura are o singură deschidere simplu rezemată cu valoarea de 7.50m. Racordarea cu terasamentele este realizată cu ziduri de sprijin. Lungime totală a podului este de 15.00m.

În secțiune transversală, suprastructura podului este alcătuită dintr-o dală de beton compusă din 15 grinzi prefabricate precomprimate tip T întors, cu H=52cm și L=8.00m și o zonă monolită între grinzi și deasupra acestora de minim 15cm grosime. Grinzile sunt rezemate prin intermediul unor aparate de reazem din neopren.

Partea carosabilă este din asfalt, cu o lățime de 7.80m, încadrată pe ambele părți de trotuare de 1,00m lățime utilă, delimitată de acestea prin borduri înalte din beton prefabricat. Pe margini este prevăzut parapet pietonal metalic.

Culeele sunt masive, din beton, iar racordarea cu terasamentele este realizată cu ziduri de sprijin din beton.

Sunt prevăzute lucrări de reparații la nivelul infrastructurilor și de schimbare, respectiv îmbunătățire a elementelor de la nivelul suprastructurii, după cum urmează:

Suprastructură:

- desfacerea straturilor căii actuale de pe pod, inclusiv elemente prefabricate pentru trotuar;
- demontarea grinzilor existente;
- execuția unei suprastructuri noi cu lățimea carosabilului de 7,80m și două trotuare de 1.00m lățime utilă;
- montarea unor borduri înalte pentru protecția pietonilor;
- montarea parapetului pietonal metalic;
- montarea unor dispozitive de acoperire a rosturilor;

Infrastructură:

- cămășuirea tuturor elementelor de infrastructură ale podului (elevații culee, inclusiv ziduri întoarse);
- racordarea zidurilor întoarse și de gardă la noua geometrie a suprastructurii;

Racordare cu terasamente

- scări de acces și casiuri
- racordarea rampelor la pod
- tencuirea zidurilor de sprijin existente

În zona albiei se vor executa următoarele lucrări:

- curățare de vegetație, decolmatare și recalibrare albie: uniformizarea secțiunii de scurgere și taluzarea malurilor conform profilelor proiectate. Aceste lucrări se execută pe se vor executa pe secțiunea aferentă podului precum și pe o lungime de 16.00m în amonte respectiv pe o lungime de 36m în aval.

- Pe o lungime totală de 19.50m compusă din secțiunea aferentă podului (o lungime de 12.50m) și până la limita zidurilor de sprijin existente (câte 3.5m amonte și aval) se va executa un pereu de protecție a talvegului din beton C30/37 (15cm grosime).

- La limita aval și amonte ale pereului se va executa un pinten de beton dublat de o protecție cu anrocamente

Circulația rutieră pe timpul execuției se va face pe jumătate de cale.

Pod km 5+886 peste râul Valea între Vâlcele (vale necadastrată)

În plan orizontal, podul este situat pe o zonă de aliniament și traversează valea la o oblicitate de 72 de grade. Structura are o singură deschidere simplu rezemată cu valoarea de 10.40m. Podul este prevăzut cu ziduri de sprijin/aripi din beton. Lungime totală a podului este de 15.68m.

În secțiune transversală, suprastructura podului este alcătuită din 9 grinzi prefabricate precomprimate de tip dublu T cu H=80cm și lungime L=10.90m în conlucrare cu o placă monolită din beton cu grosime minimă de 15cm. Grinzile sunt rezemate prin intermediul unor aparate de reazem din neopren.

Partea carosabilă este din asfalt, cu o lățime de 7.80m, încadrată pe ambele părți de trotuare de 1,00m lățime utilă, delimitată de acestea prin borduri înalte din beton prefabricat. Pe margini este prevăzut parapet pietonal metalic.

Culeele sunt masive, din beton, iar racordarea cu terasamentele este realizată cu ziduri de sprijin din beton, respectiv aripi din beton.

Sunt prevăzute lucrări de reparații la nivelul infrastructurilor și de schimbare, respectiv îmbunătățire a elementelor de la nivelul suprastructurii, după cum urmează:

Suprastructură:

- desfacerea straturilor căii actuale de pe pod, inclusiv elemente prefabricate pentru trotuar;
- demontarea grinzilor existente;
- execuția unei suprastructuri noi cu lățimea carosabilului de 7,80m și două trotuare de 1.00m lățime utilă;

- montarea unor borduri înalte pentru protecția pietonilor;
- montarea parapetului pietonal metalic;
- montarea unor dispozitive de acoperire a rosturilor;

Infrastructură:

• cămășuirea tuturor elementelor de infrastructură ale podului (elevații culee, inclusiv ziduri întoarse);

- racordarea zidurilor de gardă la noua geometrie a suprastructurii;

Racordare cu terasamente

• cămășuirea aripilor de la culeea C2 (și supraînălțarea acestora) și refacerea aripii de la culeea C1 - dreapta;

În zona albiei se vor executa următoarele lucrări:

- curățare de vegetație, decolmatare
- recalibrare albie: uniformizarea secțiunii de scurgere și taluzarea malurilor conform profilelor proiectate.

Lucrările se vor executa pe secțiunea aferentă podului precum și pe o lungime de 24.00m în amonte respectiv pe o lungime de 14m în aval. Zona de lucrări în albie este delimitată și pe planul de situație.

Circulația rutieră pe timpul execuției se va face pe jumătate de cale.

Pod km 6+295 peste vale necadastrată

În plan orizontal, podul este situat pe o zonă de aliniament urmată imediat de o curbă la stânga și traversează valea la o oblicitate de 65 de grade. Structura are o singură deschidere simplu rezemată cu valoarea de 8.00m. Podul este prevăzut cu ziduri de sprijin și aripi din beton. Lungime totală a podului este de 14.74m.

În secțiune transversală, suprastructura podului este alcătuită din 9 grinzi prefabricate precomprimate de tip dublu T cu H=72cm și lungime L=8.50m în conlucrare cu o placă monolită din beton cu grosime minimă de 15cm. Grinzile sunt rezemate prin intermediul unor aparate de reazem din neopren.

Partea carosabilă este din asfalt, cu o lățime de 7.80m, încadrată pe ambele părți de trotuare de 1,00m lățime utilă, delimitată de acestea prin borduri înalte din beton prefabricat. Pe margini este prevăzut parapet pietonal metalic.

Culeele sunt masive, din beton, iar racordarea cu terasamentele este realizată cu ziduri de sprijin, respectiv aripi din beton.

Sunt prevăzute lucrări de reparații la nivelul infrastructurilor și de schimbare, respectiv îmbunătățire a elementelor de la nivelul suprastructurii, după cum urmează:

Suprastructură:

- desfacerea straturilor căii actuale de pe pod, inclusiv elemente prefabricate pentru trotuar;
- demontarea grinzilor existente;
- execuția unei suprastructuri noi cu lățimea carosabilului de 7,80m și două trotuare de 1.00m lățime utilă;

- montarea unor borduri înalte pentru protecția pietonilor;
- montarea parapetului pietonal metalic;
- montarea unor dispozitive de acoperire a rosturilor;

Infrastructură:

- cămășuirea tuturor elementelor de infrastructură ale podului (elevații culee);
- racordarea zidurilor de gardă la noua geometrie a suprastructurii;

Racordare cu terasamente

- cămășuirea aripilor și supraînălțarea acestora, refacerea aripii de la culeea C1 - dreapta;

Circulația rutieră pe timpul execuției se va face pe jumătate de cale.

În zona albiei se vor executa următoarele lucrări:

- curățare de vegetație, decolmatare

- recalibrare albie: uniformizarea secțiunii de scurgere și taluzarea malurilor conform profilelor proiectate.

Lucrările se vor executa pe secțiunea aferentă podului precum și pe o lungime de 16.00m în amonte respectiv pe o lungime de 10m în aval. Zona de lucrări în albie este delimitată și pe planul de situație.

#### Pod km 6+693 peste Valea Pârvu Roșu (vale necadastrată)

În plan orizontal, podul este situat în zona unei curbe la stânga. Structura are o singură deschidere simplu rezemată cu valoarea de 8.20m. Podul este prevăzut cu aripi din beton. Lungime totală a podului este de 13.71m.

În secțiune transversală, suprastructura podului este alcătuită din 9 grinzi prefabricate precomprimate de tip dublu T cu H=72cm și lungime L=8.70m în conlucrare cu o placă monolită din beton cu grosime minimă de 15cm. Grinzile sunt rezemate prin intermediul unor aparate de reazem din neopren.

Partea carosabilă este din asfalt, cu o lățime de 7.80m, încadrată pe ambele părți de trotuare de 1,00m lățime utilă, delimitată de acestea prin borduri înalte din beton prefabricat. Pe margini este prevăzut parapet pietonal metalic.

Culeele sunt masive, din beton, iar racordarea cu terasamentele este realizată cu aripi din beton.

Sunt prevăzute lucrări de reparații la nivelul infrastructurilor și de schimbare, respectiv îmbunătățire a elementelor de la nivelul suprastructurii, după cum urmează:

#### Suprastructură:

- desfacerea straturilor căii actuale de pe pod, inclusiv elemente prefabricate pentru trotuar;
- demontarea grinzilor existente;
- execuția unei suprastructuri noi cu lățimea carosabilului de 8,50m și două trotuare de 1.00m lățime utilă;
- montarea unor borduri înalte pentru protecția pietonilor;
- montarea parapetului pietonal metalic;
- montarea unor dispozitive de acoperire a rosturilor;

#### Infrastructură:

- cămășuirea tuturor elementelor de infrastructură ale podului (elevații culee);
- racordarea zidurilor de gardă la noua geometrie a suprastructurii;

#### Racordare cu terasamente

- cămășuirea aripilor și supraînălțarea acestora;

Circulația rutieră pe timpul execuției se va face pe jumătate de cale.

În zona albiei se vor executa următoarele lucrări:

- curățare de vegetație, decolmatare
- recalibrare albie: uniformizarea secțiunii de scurgere și taluzarea malurilor conform profilelor proiectate.

Lucrările se vor executa pe secțiunea aferentă podului precum și pe o lungime de 18.00m în amonte respectiv pe o lungime de 12m în aval. Zona de lucrări în albie este delimitată și pe planul de situație.

#### Pod km 7+302 peste Valea Mocanului (vale necadastrată)

În plan orizontal, podul este situat pe o zonă de aliniament. Structura are o singură deschidere simplu rezemată cu valoarea de 7.00m. Podul este prevăzut cu aripi din beton. Lungime totală a podului este de 13.82m.

În secțiune transversală, suprastructura podului este alcătuită dintr-o dală de beton compusă din 15 grinzi prefabricate precomprimate tip T întors, cu H=52cm și L=7.50m, și o zonă monolită între grinzi și deasupra acestora de minim 15cm grosime. Grinzile sunt rezemate prin intermediul unor aparate de reazem din neopren.

Partea carosabilă este din asfalt, cu o lățime de 7.80m, încadrată pe ambele părți de trotuare de 1,00m lățime utilă, delimitată de acestea prin borduri înalte din beton prefabricat. Pe margini este prevăzut parapet pietonal metalic.

Culeele sunt masive, din beton, iar racordarea cu terasamentele este realizată cu aripi din beton.



Sunt prevăzute lucrări de reparații la nivelul infrastructurilor și de schimbare, respectiv îmbunătățire a elementelor de la nivelul suprastructurii, după cum urmează:

Suprastructură:

- desfacerea straturilor căii actuale de pe pod, inclusiv elemente prefabricate pentru trotuar;
- demontarea grinzilor existente;
- execuția unei suprastructuri noi cu lățimea carosabilului de 7,80m și două trotuare de 1.00m lățime utilă;

- montarea unor borduri înalte pentru protecția pietonilor;
- montarea parapetului pietonal metalic;
- montarea unor dispozitive de acoperire a rosturilor;

Infrastructură:

- cămășuirea tuturor elementelor de infrastructură ale podului (elevații culee);
- racordarea zidurilor de gardă la noua geometrie a suprastructurii;

Racordare cu terasamente

- cămășuirea aripilor și supraînălțarea acestora;
- racordarea șanțurilor din amonte la secțiunea de scurgere a văii;
- relocarea țevilor care obturează secțiunea de scurgere;

Circulația rutieră pe timpul execuției se va face pe jumătate de cale.

În zona albiei se vor executa următoarele lucrări:

- curățare de vegetație, decolmatare și recalibrare albie: uniformizarea secțiunii de scurgere și taluzarea malurilor conform profilelor proiectate. Aceste lucrări se execută pe se vor executa pe secțiunea aferentă podului precum și pe o lungime de 13.00m în amonte respectiv pe o lungime de 10m în aval.

- Pe o lungime totală de 18.50m compusă din secțiunea aferentă podului (o lungime de 11.50m) și până la limita aripilor (2.5m amonte și 4,5m aval) se va executa un pereu de protecție a talvegului din beton C30/37 (15cm grosime).

- La limita aval și amonte ale pereului se va executa un pinten de beton dublat de o protecție cu anrocamente

Pod km 10+644 peste Valea Cetății (vale necadastrată)

În plan orizontal, podul este situat pe o zonă de aliniament. Structura are o singură deschidere simplu rezemată cu valoarea de 7.10m. Podul este prevăzut cu aripi din beton.

În secțiune transversală, suprastructura podului este alcătuită dintr-o dală de beton compusă din 13 grinzi prefabricate precomprimate tip T întors, cu H=42cm și L=7.60m și o zonă monolită între grinzi și deasupra acestora de minim 15cm grosime. Grinzile sunt rezemate prin intermediul unor aparate de reazem din neopren.

Partea carosabilă este din asfalt, cu o lățime de 7.80m, încadrată pe ambele părți de trotuare de 1,00m lățime utilă, delimitată de acestea prin borduri înalte din beton prefabricat. Pe margini este prevăzut parapet pietonal metalic.

. Culeele sunt masive, din beton, iar racordarea cu terasamentele este realizată cu aripi din beton.

Sunt prevăzute lucrări de reparații la nivelul infrastructurilor și de schimbare, respectiv îmbunătățire a elementelor de la nivelul suprastructurii, după cum urmează:

Suprastructură:

- desfacerea straturilor căii actuale de pe pod;
- demolarea suprastructurii existente;
- execuția unei suprastructuri noi cu lățimea carosabilului de 7,80m și două trotuare de 1.00m lățime utilă;

- montarea unor borduri înalte pentru protecția pietonilor;
- montarea parapetului pietonal metalic;
- montarea unor dispozitive de acoperire a rosturilor;

Infrastructură:

- cămășuirea tuturor elementelor de infrastructură ale podului (elevații culee);
- racordarea zidurilor de gardă la noua geometrie a suprastructurii;

Racordare cu terasamente:

- cămășuirea și supraînălțarea aripilor;

Circulația rutieră pe timpul execuției se va face pe jumătate de cale.

În zona albiei se vor executa următoarele lucrări:

- curățare de vegetație, decolmatare
- recalibrare albie: uniformizarea secțiunii de scurgere și taluzarea malurilor conform profilelor proiectate.

Lucrările se vor executa pe secțiunea aferentă podului precum și pe o lungime de 16.00m în amonte respectiv pe o lungime de 12.00m în aval. Zona de lucrări în albie este delimitată și pe planul de situație.

Pod km 11+258 peste Valea Ulmilor (vale necadastrată)

În plan orizontal, podul este situat pe o zonă de aliniament. Structura are o singură deschidere simplu rezemată cu valoarea de 5.00m. Podul este prevăzut cu aripi din beton. Lungime totală a podului este de 7.80m.

În secțiune transversală, suprastructura podului este alcătuită dintr-o dală de beton compusă din 15 grinzi prefabricate precomprimate tip T întors, cu H=42cm și L=5.50m și o zonă monolită între grinzi și deasupra acestora de minim 15cm grosime. Grinzile sunt rezemate prin intermediul unor aparate de reazem din neopren.

Partea carosabilă este din asfalt, cu o lățime de 7.80m, încadrată pe ambele părți de trotuare de 1,00m lățime utilă, delimitată de acestea prin borduri înalte din beton prefabricat. Pe margini este prevăzut parapet pietonal metalic.

Culeele sunt masive, din beton, iar racordarea cu terasamentele este realizată cu aripi din beton.

Sunt prevăzute lucrări de reparații la nivelul infrastructurilor și de schimbare, respectiv îmbunătățire a elementelor de la nivelul suprastructurii, după cum urmează:

Suprastructură:

- desfacerea straturilor căii actuale de pe pod, inclusiv elemente prefabricate pentru trotuar;
- demontarea grinzilor existente;
- execuția unei suprastructuri noi cu lățimea carosabilului de 7,80m și două trotuare de 1.00m lățime utilă;

- montarea unor borduri înalte pentru protecția pietonilor;
- montarea parapetului pietonal metalic;
- montarea unor dispozitive de acoperire a rosturilor;

Infrastructură:

- cămășuirea tuturor elementelor de infrastructură ale podului (elevații culee);
- racordarea zidurilor de gardă la noua geometrie a suprastructurii;

Racordare cu terasamente

- executarea unor aripi din beton noi;

Circulația rutieră pe timpul execuției se va face pe jumătate de cale.

În zona albiei se vor executa următoarele lucrări:

- curățare de vegetație, decolmatare și recalibrare albie: uniformizarea secțiunii de scurgere și taluzarea malurilor conform profilelor proiectate. Aceste lucrări se vor executa pe secțiunea aferentă podului precum și pe o lungime de 10.00m în amonte respectiv pe o lungime de 12.00m în aval.

- Pe o lungime totală de 15.70m compusă din secțiunea aferentă podului (o lungime de 10.70m) și până la limita zidurilor de sprijin existente (câte 2.50m amonte și aval) se va executa un pereu de protecție a talvegului din beton C30/37 (15cm grosime).

- La limita aval și amonte ale pereului se va executa un pinten de beton dublat de o protecție cu anrocamente

Pod km 18+037 peste vale necadastrată

În plan orizontal, podul este situat pe o zonă de aliniament. Structura are o singură deschidere simplu rezemată cu valoarea de 6.30m. Podul este prevăzut cu sferturi de con din pământ.

În secțiune transversală, suprastructura podului este alcătuită dintr-o dală de beton compusă din 14 grinzi prefabricate precomprimate tip T întors, cu H=42cm și L=6.00m și o zonă monolită între grinzi și deasupra acestora de minim 15cm grosime. Grinzile sunt rezemate prin intermediul unor aparate de reazem din neopren.

Partea carosabilă este din asfalt, cu o lățime de 7.80m, încadrată pe ambele părți de trotuare de 1,00m lățime utilă, delimitată de acestea prin borduri înalte din beton prefabricat. Pe margini este prevăzut parapet pietonal metalic.

Culeele sunt masive, din beton, iar racordarea cu terasamentele este realizată cu sferturi de con din pământ.

Sunt prevăzute lucrări de reparații la nivelul infrastructurilor și de schimbare, respectiv îmbunătățire a elementelor de la nivelul suprastructurii, după cum urmează:

Suprastructură:

- desfacerea straturilor căii actuale de pe pod;
- demolarea suprastructurii existente;
- execuția unei suprastructuri noi cu lățimea carosabilului de 7,80m și două trotuare de 1.00m lățime utilă;
- montarea unor borduri înalte pentru protecția pietonilor;
- montarea parapetului pietonal metalic;
- montarea unor dispozitive de acoperire a rosturilor;

Infrastructură:

- cămășuirea tuturor elementelor de infrastructură ale podului (elevații culee);
- racordarea zidurilor de gardă și a zidurilor întoarse la noua geometrie a suprastructurii;

Racordare cu terasamente și albie

- executarea unor aripi din beton noi;

Circulația rutieră pe timpul execuției se va face pe jumătate de cale.

În zona albiei se vor executa următoarele lucrări:

- curățare de vegetație, decolmatare și recalibrare albie: uniformizarea secțiunii de scurgere și taluzarea malurilor conform profilelor proiectate. Aceste lucrări se execută pe se vor executa pe secțiunea aferentă podului precum și pe o lungime de 13.00m în amonte respectiv pe o lungime de 10.00m în aval.

- Pe o lungime totală de 16.70m compusă din secțiunea aferentă podului (o lungime de 10.70m) și până la limita zidurilor de sprijin existente (câte 3.00m amonte și aval) se va executa un pereu de protecție a talvegului din beton C30/37 (15cm grosime).

- La limita aval și amonte ale pereului se va executa un pinten de beton dublat de o protecție cu anrocamente

Pod km 20+632 peste râul Cotmeana

În plan orizontal, podul este situat pe o zonă de aliniament. Structura are o 3 deschideri simplu rezemată cu valoarea de 29.00m. Podul este prevăzut cu sferturi de con pereate.

În secțiune transversală, suprastructura podului este alcătuită dintr-o 4 grinzi de beton prefabricate cu înălțimea H=180cm și lungime L=30.00m. Grinzile de beton sunt rezemate direct pe culee, fără aparate de reazem. Lungimea podului este de 97.40m.

Partea carosabilă este din asfalt, cu o lățime de 7.80m, încadrată pe ambele părți de trotuare de 1,00m lățime utilă, delimitată de acestea prin borduri înalte din beton prefabricat. Pe margini este prevăzut parapet pietonal metalic.

Culeele sunt masive, din beton, iar racordarea cu terasamentele este realizată cu sferturi de con pereate.

S-a prevăzut ranforsarea suprastructurii prin realizarea unei plăci de suprabetonare. Lucrările care se vor executa:

#### Suprastructură:

- desfacerea straturilor căii actuale de pe pod;
- demontarea parapetului pietonal și demolarea grinzii de parapet;
- execuția unei plăci de suprabetonare noi cu care să asigure lățimea carosabilului de 7,80m și două trotuare de 1.00m lățime utilă;

- montarea unor borduri înalte pentru protecția pietonilor;

- montarea parapetului pietonal metalic;

- montarea unor dispozitive de acoperire a rosturilor;

#### Infrastructură:

- cămășuirea culeelor podului (elevații culee, inclusiv ziduri întoarse);
- reparații locale la pile și la intradosul suprastructurii. Vopsitorii anticorozive pentru toate suprafețele de beton expuse.

- racordarea zidurilor întoarse și de gardă la noua geometrie a suprastructurii;

#### Racordare cu terasamente

- refacerea integrală a sferurilor de con;

Circulația rutieră pe timpul execuției se va face pe jumătate de cale.

În zona albiei se vor executa următoarele lucrări:

- curățare de vegetație, decolmatare

- recalibrare albie: uniformizarea secțiunii de scurgere și taluzarea malurilor conform profilelor proiectate. Albia minoră se va amenaja, ca și în prezent pe deschiderea 3.

Lucrările se vor executa pe secțiunea aferentă podului precum și pe o lungime de 25.00m în amonte respectiv pe o lungime de 19.00m în aval. Zona de lucrări în albie este delimitată și pe planul de situație.

#### Pod km 20+741 peste vale necadastrată

În plan orizontal, podul este situat pe o zonă de aliniament. Structura are o singură deschidere simplu rezemată cu valoarea de 3.95m. Podul este prevăzut cu aripi din beton.

În secțiune transversală, suprastructura podului este alcătuită din 12 dale prefabricate curente tip D4 și 2 dale prefabricate de margine de același tip.

Partea carosabilă este din asfalt, cu o lățime de 7.80m, încadrată pe ambele părți de trotuare de 1,30m lățime utilă, delimitată de acestea prin borduri înalte din beton prefabricat. Pe margini este prevăzut parapet pietonal metalic.

Culeele sunt masive, din beton, iar racordarea cu terasamentele este realizată cu aripi din beton.

Sunt prevăzute lucrări de reparații la nivelul infrastructurilor și de schimbare, respectiv îmbunătățire a elementelor de la nivelul suprastructurii, după cum urmează:

#### Suprastructură:

- desfacerea straturilor căii actuale de pe pod;

- demontarea grinzilor existente;

• execuția unei suprastructuri noi cu lățimea carosabilului de 7,80m și două trotuare de 1.00m lățime utilă;

- montarea unor borduri înalte pentru protecția pietonilor;

- montarea parapetului pietonal metalic;

- montarea unor dispozitive de acoperire a rosturilor;

#### Infrastructură:

- reparații locale și tencuirea elementelor de infrastructură ale podului (elevații culee);

#### Racordare cu terasamente și albie

- reparații locale și tencuirea aripilor;

În zona albiei se vor executa doar lucrări de curățare de vegetație și gunoaie. Lucrările se vor executa pe secțiunea aferentă podului precum și pe o lungime de 3.00m în amonte respectiv pe o lungime de 7.00m în aval. Zona de lucrări în albie este delimitată și pe planul de situație.

Circulația rutieră pe timpul execuției se va face pe jumătate de cale.

### Pod km 34+429 peste Râul Cotmeana

În plan orizontal, podul este situat pe o zonă de aliniament. Structura este de tip cadru cu 2 stâlpi și 3 deschideri 21.50-28.00-21.50m. S-a prevăzut demolarea integrală a podului și realizarea unui pod nou având schemă statică nedeterminată (cadru). Lungimea totală a podului este de 83.10m

În secțiune transversală, suprastructura podului este alcătuită din 9 grinzi prefabricate precomprimate cu înălțimea  $H=103\text{cm}$  și lungime  $L=22.00\text{m}/28.00\text{m}$  în conlucrare cu o placă din beton de minim 20cm grosime.

Partea carosabilă este din asfalt, cu o lățime de 7.80m, încadrată pe ambele părți de trotuare de 1,00m lățime utilă, delimitată de acestea prin borduri înalte din beton prefabricat. Pe margini este prevăzut parapet pietonal metalic.

Pe deschiderile marginale se vor monta grinzi prefabricate precomprimate (9 grinzi) cu  $h=1.03\text{m}$  și o lungime de 22.00m. Pe deschiderea marginală se vor monta grinzi prefabricate precomprimate (9 grinzi) cu  $h=1.03\text{m}$  și o lungime de 28.00m.

În zona albiei se vor executa următoarele lucrări:

- curățare de vegetație, decolmatare și recalibrare albie: uniformizarea secțiunii de scurgere și taluzarea malurilor conform profilelor proiectate. Aceste lucrări se execută pe se vor executa pe secțiunea aferentă podului precum și pe o lungime de 40.00m în amonte respectiv pe o lungime de 40.00m în aval.

- Pe deschiderea 2, în zona albiei minore se va executa un pereu de protecție a talvegului din beton C30/37 (30cm grosime) pe o lungime totală de 48.30m (compusă din secțiunea aferentă podului în lungime de 13.30m, 20.00 m amonte și 15.00m aval).

- La limita dintre fundul albiei și maluri se va executa o grindă din beton.

- La limita aval și amonte ale pereului se va executa un pinten de beton dublat de o protecție cu anrocamente

Pentru asigurarea circulației pe timpul lucrărilor, se va executa un pod provizoriu metalic.

Suprastructura acestuia are o lungime de 20.00m și o lățime de 7.90m și va asigura traversarea albiei minore pe durata execuției lucrărilor la podul definitiv.

S-a propus montarea acestuia în zona amonte pe două culei din beton. Se va putea executa parțial și amenajarea de albie propusă (pe zona amonte, inclusiv pe zona podului provizoriu).

După finalizarea variante definitive podul provizoriu se va demonta iar partea superioară (până la limita pereului din beton) a culeelor se va demola.

### Pod km 38+564 peste Valea Lerului (vale necadastrată)

În plan orizontal, podul este situat pe o zonă de aliniament. Structura este reprezentată de un tub metalic din tablă ondulată (panouri din tablă ondulată galvanizată îmbinate cu șuruburi). Înălțimea tubului este de 3.08m iar lățimea de 5.30m. Secțiunea este constatată pe toată lungimea de 12.67m.

Tubul este amplasat la o oblicitate de circa  $73^\circ$  față de aliniamentul drumului.

La capete, racordarea cu terasamentele este asigurată prin timpane drepte din gabioane, protejate la partea superioară de un pereu din beton.

Peste tub este amenajată o parte carosabilă de 7.80m delimitată de trotuare denivelate cu lățimea utilă de 1.10...1.15m. La marginea trotuarului există parapet pietonal metalic.

În aval, precum și în amonte (doar mal drept) malurile sunt protejate de saltele de gabioane.

S-au prevăzut lucrări de reparații asupra podului și a racordărilor cu terasamentele:

Suprastructură:

- desfacerea straturilor căii actuale de pe pod;
- demontarea bordurilor și desfacerea trotuarelor existente;
- execuția unei căi noi care va asigura un carosabil de minim 7,80m și două trotuare;
- montarea unor borduri înalte pentru protecția pietonilor;

- înlocuirea parapetului pietonal metalic;
- montarea unor dispozitive de acoperire a rosturilor;

Infrastructură:

- cămășuirea timpanelor din gabioane și tencuirea părții superioară din beton a timpanelor;

Racordare cu terasamente

- curățarea de vegetație și refacerea sferturilor de con de la capetele timpanelor;

Circulația rutieră pe timpul execuției se va face pe jumătate de cale.

În zona albiei se vor executa doar lucrări de curățare de vegetație și gunoaie. Lucrările se vor executa pe secțiunea aferentă podului precum și pe o lungime de 24.00m în amonte respectiv pe o lungime de 32.00m în aval. Zona de lucrări în albie este delimitată și pe planul de situație.

Pod km 45+830 peste Ceroaia

În plan orizontal, podul este situat pe o zonă de aliniament. Structura are o deschidere simplă rezemată cu valoarea de 7.50m. Podul este prevăzut cu aripi din beton. Lungimea totală a podului este de 15.44m.

În secțiune transversală, suprastructura podului este alcătuită dintr-o dală de beton compusă din 13 grinzi prefabricate precomprimate tip T întors, cu H=52cm și L=8.00m și o zonă monolită între grinzi și deasupra acestora de minim 15cm grosime. Grinzile sunt rezemate prin intermediul unor aparate de reazem din neopren.

Partea carosabilă este din asfalt, cu o lățime de 7.80m, încadrată pe ambele părți de trotuare de 1,00m lățime utilă, delimitată de acestea prin borduri înalte din beton prefabricat. Pe margini este prevăzut parapet pietonal metalic.

Culeele sunt masive, din beton, iar racordarea cu terasamentele este realizată cu aripi din beton.

Sunt prevăzute lucrări de reparații la nivelul infrastructurilor și de schimbare, respectiv îmbunătățire a elementelor de la nivelul suprastructurii, după cum urmează:

Suprastructură:

- desfacerea straturilor căii actuale de pe pod;
- demontarea grinzilor existente;
- execuția unei suprastructuri noi. Noua suprastructură trebuie să fie suficient de lată pentru a asigura un carosabil de minim 7,80m și a două trotuare de minim 1.00m lățime utilă;
- montarea unor borduri înalte pentru protecția pietonilor;
- montarea parapetului pietonal metalic;
- montarea unor dispozitive de acoperire a rosturilor;

Infrastructură:

- cămășuirea tuturor elementelor de infrastructură ale podului (elevații cule);
- racordarea zidurilor de gardă la noua geometrie a suprastructurii;

Racordare cu terasamente și albie

- cămășuirea și supraînălțarea aripilor;

Circulația rutieră pe timpul execuției se va face pe jumătate de cale.

În zona albiei se vor executa următoarele lucrări:

- curățare de vegetație, decolmatare și recalibrare albie: uniformizarea secțiunii de scurgere și taluzarea malurilor conform profilelor proiectate. Aceste lucrări se execută pe se vor executa pe secțiunea aferentă podului precum și pe o lungime de 17.00m în amonte respectiv pe o lungime de 17.00m în aval.

- Pe o lungime totală de 18.60m compusă din secțiunea aferentă podului (o lungime de 12.60m) și până la limita zidurilor de sprijin existente (câte 3.00m amonte și aval) se va executa un pereu de protecție a talvegului din beton C30/37 (15cm grosime).

- La limita aval și amonte ale pereului se va executa un pinten de beton dublat de o protecție cu anrocamente

## **Caracteristicile tehnice și parametrii specifici investiției rezultate în urma realizării lucrărilor de intervenție**

Lungime totală sector de drum:	- 47679.5m
Lățime parte carosabilă:	- 6,00 m;
Acostamente:	- 2 x 1,00m din care 0,25m benzi de încadrare;
Șanțuri:	- șanțuri betonate cu secțiune trapezoidală; - șanțuri de pământ - rigole carosabile
Podete:	- podețe transversale noi în locul celor existente - podețe tubulare noi la intersecțiile cu drumurile laterale. - Podețe de acces la proprietăți
Poduri:	- 14

### **Principalii indicatori tehnico – economici aferenți investiției:**

a) Indicatori maximali, respectiv valoarea totală a obiectivului de investiții, exprimată în lei, cu TVA și, respectiv, fără TVA, din care construcții – montaj (C+M), în conformitate cu devizul general

Totalul cheltuielilor este de:

302.054.742,70 ron (fără TVA) la care se adaugă 56.826.574,22 ron (TVA) rezultând

358.867.316,92 ron (inclusiv TVA)

din care C+M:

265.261.812,76 ron (fără TVA) la care se adaugă 50.399.744,42 ron (TVA) rezultând

315.661.557,18 ron (inclusiv TVA)

b) indicatori minimali, respectiv indicatori de performanță - elemente fizice/capacități fizice care să indice atingerea țintei obiectivului de investiții - și, după caz, calitativi, în conformitate cu standardele, normativele și reglementările tehnice în vigoare;

- drum de clasă tehnică IV cu două benzi de circulație cu parte carosabilă de min 2 x 3.00m;
- lungime: 47679.50m;
- infrastructură dimensionată la trafic și la acțiunea fenomenului de îngheț-dezghet;
- covor asfaltic în două straturi;
- șanțuri și podețe care să asigure scurgerea apelor.

c) indicatori financiari, socioeconomici, de impact, de rezultat/operare, stabiliți în funcție de specificul și ținta fiecărui obiectiv de investiții;

Analiza cost-beneficiu financiară este îngreunată în cazul proiectelor de infrastructură de dimensiuni mici, și care nu generează venituri. Este și cazul prezentului proiect, având în vedere că recuperarea capitalului investit nu este facilă, el putând fi doar parțial recuperat, prin intermediul unor servicii, taxe sau alte mecanisme care pot genera fluxuri financiare.

d) Durata de execuție a obiectivului de investiție este de 30 luni .

D.A.L.I. este întocmită în conformitate cu prevederile menționate la Regimul economic și Regimul tehnic din Certificatul de urbanism nr. 14/08.11.2022 emis de Județul Argeș în temeiul P.U.G. aprobate, în vigoare.

Documentațiile au fost verificate de verificatori atestați la cerințele de calitate conform legislației în vigoare. S-a întocmit Proces-verbal de recepție și s-a obținut Avizul favorabil al Comisiei tehnico economice.

Față de cele prezentate, considerăm că Proiectul de hotărâre privind aprobarea realizării obiectivului de investiție: ”Modernizare DJ 679 : Paduroiu (DN 67 B) – Lipia – Popești – Lunca Corbului – Padureți – Ciesti – Falfani – Cotmeana – Malu – Barla – Lim. Jud. Olt, km 0+000 – 48.222; L = 47,670 km”, a documentației tehnice aferente –faza Documentația de Avizare a Lucrărilor de Intervenții (DALI), a Devizului general și a indicatorilor tehnico-economici, este fundamentat din punct de vedere al reglementărilor specifice aplicabile, raportat la atribuțiile și competențele specifice ale aparatului de specialitate, sens în care vă supunem spre dezbateră și adoptare proiectul de hotărâre alăturat, în temeiul în

temeiul art. 173 alin. 3 lit. f, alin.5 lit.b, art. 182 alin. 1 coroborat cu art. 196, alin. 1 lit.a) din O.U.G. nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare, ale HG 907/2016 privind aprobarea conținutului-cadru al documentației tehnico-economice aferente investițiilor publice, precum și a structurii și metodologiei de elaborare a devizului general pentru obiective de investiții și lucrări de intervenții, precum și ale art. 15 alin. 1 lit.c și alin 2 din H.G. nr. 907/2016 privind etapele de elaborare și conținutul-cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice, cu modificările și completările ulterioare.

Direcția Strategii Sinteze Proiecte cu Finanțare Internațională,  
Director Executiv/Manager de proiect  
Sorin IVAȘCU

Direcția economică,  
Director Executiv  
Carmen MOCANU

Direcția Juridică Administrație Publică Locală,  
Director executiv/Responsabil juridic,  
Alisa CIOBANU

Direcția Amenajarea Teritoriului și Urbanism,  
Arhitect Șef al Județului Argeș,  
Andreea TACHE

Asistent manager,  
Dana ISTRĂTESCU

Responsabil tehnic,  
Florina DUMINICĂ

Responsabil tehnic,  
Mihail MOȘOIU