

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 PT, Deviz General si devize pe cheltuieli eligibile si neeligibile, Bugetul proiectului, Studiu privind imunizarea climatica si Studiul Do No Significat Harm (Evaluarea respectarii principiului Do No Significat Harm) 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”, in etapa de contractare**

*Documentatia tehnica pentru 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 finantat in 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 scolare), infrastructură și servicii publice de turism, inclusiv obiectivele de patrimoniu cu potential turistic și infrastructură rutieră de interes județean, inclusiv variante ocolitoare si/sau drumuri de legatura – 5D-1”, Componenta 1 “POAT/OS1.1/Intarirea capacitatii beneficiarilor de proiecte finantate din FESI de a pregati si implementa proiecte/API/Plan proiecte 2020-Ghid 5D”, Axa prioritara “Intarirea capacitatii beneficiarilor de a pregati si implementa proiecte finantate din FESI si diseminarea informatiilor privind acestor fonduri”.*

*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” pentru executie si alte activitati se va aproba in vederea finantarii in cadrul Programului Regional Sud Muntenia 2021 – 2027, Prioritatea P4 – O regiune accesibila, obiectiv specific RSO3.2 – Dezvoltarea si ameliorarea unei mobilitati nationale, regionale si locale sustenabile, reziliente la schimbarile climatic, inteligente si intermodale, inclusive imbunatatirea accesului la TEN-T si a mobilitatii transfrontaliere, nr. apelului de proiecte PRSM/149/PRSM\_P4/OP3/RS03.2/PRSM\_A29.*

**Obiectivul general:** Prin realizarea lucrărilor se asigură condiții minimale de infrastructură județeană/locală si 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 completivității 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.

#### **Soluția tehnică**

##### *a) Caracteristici tehnice și parametri specifici obiectivului de investiții*

Lucrarea ce face obiectul prezentului proiect se încadrează în categoria de importanță "C"- Construcții de importanță normală și în clasa de importanță III (medie), conform legii 10/1995 privind calitatea în construcții și a HG nr.766/1997, anexa 3, referitoare la aprobarea unor regulamente privind calitatea în construcții.

La proiectarea lucrărilor de modernizare a sectorului de drum s-a avut în vedere încadrarea sectorului de drum în clasa tehnică IV OMT1295/2017.

Conform STAS 4273, lucrările propuse pentru poduri se încadrează astfel:

- Categoria de importanță 4 (construcție hidrotehnică pentru drum județean)
- În funcție de durata de exploatare proiectată: Construcție definitivă (permanentă)
- După rolul funcțional în cadrul amenajării hidrotehnice: - construcție secundară

Rezultă astfel că lucrările aferente acestora se încadrează în clasa a IV de importanță hidrotehnică.

Exigențele de verificare sunt:

- A4.1, B2.1, D2.1 - Drumuri, inclusiv podete
- A4.2, B2.2, D.2.2 – Poduri rutiere și de cale ferată
- Ie – Instalații electrice (pentru relocarea stâlpilor de telecomunicații existenți)

##### *b) Varianta constructivă de realizare a investiției*

## Lucrări de drum

S-a adoptat un profil transversal corespunzător clasei tehnice IV conform OG nr.43-1997 privind „regimul juridic al drumurilor” și ordinul OMT nr 1296/2017 privind „Normele tehnice pentru proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor”. Astfel, profilul transversal recomandat are următoarele elemente:

Astfel, profilul transversal recomandat are următoarele elemente:

Profil transversal tip

- |   |   |
|---|---|
| • 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<br>4% la acostamente împietruite |

S-au dispus următoarele tipuri de structura rutieră:

**Soluția 1a** - structură rutieră nouă semirigidă

- 4cm strat de uzură BA16 conform AND 605 (BA16 rul 50/70 conform SR EN 13108)
- 6cm strat de binder BADPC22.4 conform AND 605 (BA22.4 leg 50/70 conform SR EN 13108)
- 20cm strat de bază din agregate naturale stabilizate cu lianți hidraulici conform STAS 10473/1987
- 30cm strat de fundație din balast conform SR EN 13242+A1, STAS 6400-84
- 15 cm strat de formă din asfalt frezat sau agregate recuperate
- Săpătură până la cota inferioară a structurii rutiere proiectate

**Soluția 1b** - structură rutieră semirigidă, completare structură rutieră existentă (pe zona de extravilan,

unde este posibilă ridicarea liniei roșii)

- 4cm strat de uzură BA16 conform AND 605 (BA16 rul 50/70 conform SR EN 13108)
- 6cm strat de binder BADPC22.4 conform AND 605 (BA22.4 leg 50/70 conform SR EN 13108)
- 20cm strat de bază din agregate naturale stabilizate cu lianți hidraulici conform STAS 10473/1987
- 15cm strat de balast conform SR EN 13242+A1, STAS 6400-84
- asfalt frezat și păstrat în amplasament

În zona intersecțiilor cu drumurile naționale (intersecție cu DN67B km 0+000 – km 0+019, intersecție cu DN65 km 12+755 – km 12+764.5, intersecție cu DN65 km 13+344.5 – km 13+365) se va executa următoarea structură rutieră:

- 4 cm MAS 16 conform AND605 (SMA 16 rul50/70 conform SR EN 13108)
- 6 cm BAD22.4 conform AND605 (BA 22.4 leg50/70 conform SR EN 13108)
- 8 cm AB31.5 conform AND605 (AB baza 50/70 conform SR EN 13108)
- 20 cm strat din balast stabilizat cu lianți hidraulici conform STAS 10473/1987
- 30 cm strat din balast conform SR EN 13242+A1, STAS 6400/84
- 15 cm stabilizare teren fundare cu lianți hidraulici
- Săpătură până la cota inferioară a structurii rutiere proiectate

### **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 îmbrăcăminți 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

S-a dispus și amenajarea drumurilor laterale până la limita cadastrului DJ și pe lățimea existentă.

Structura rutieră adoptată pentru drumurile laterale:

- 4cm strat de uzură BA16 conform AND 605 (BA16 rul 50/70 conform SR EN 13108)
- 6cm strat de binder BADPC22.4 conform AND 605 (BA22.4 leg 50/70 conform SR EN 13108)
- 20cm strat de bază din agregate naturale stabilizate cu lianți hidraulici conform STAS 10473/1987
- 30cm strat de fundație din balast conform SR EN 13242+A1, STAS 6400-84
- 15 cm strat de formă din asfalt frezat sau agregate recuperate
- Săpătură până la cota inferioară a structurii rutiere proiectate

Detalierea acestor amenajări este prezentată în Tabel nr. 2 Drumuri laterale și platforme.

### **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.

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.

Toate aceste lucrări sunt detaliate în tabelului nr. 3 – Podețe anexat.

Pentru asigurarea accesului la proprietăți s-a dispus și execuția de podețe de acces De400.

### **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 conform planurilor de situație întocmite, menționate în tabelul nr. 5 - Semnalizare rutieră.

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, detaliate în tabelul nr. 4 – Parapet.

### **Trotuare, zone pietonale:**

Se vor amenaja trotuare în interiorul localităților, pe zona de intravilan, atât pe partea stângă, cât și pe partea dreaptă cu lățimea căii de 1.00m, încadrată de bordură mare sau mică în funcție de amplasamentul trotuarului.

În zonele unde spațiul existent (limita de proprietate) nu permite realizarea unui trotuar, se va executa rigolă carosabilă tip 2, iar amenajarea trotuarului se va face conform Detaliu de margine tip 1d. Asigurarea circulației pietonilor se va realiza în condiții de siguranță.

Structura adoptată pentru zonele pietonale este următoarea:

Structură trotuare:

Structură conform Detaliu tip C

- 4 cm BA 12.5 rul 50/70 conform SR EN 13108 (BA12.5 conform AND605)
- 10 cm beton de ciment C16/20
- 10 cm strat din balast conform SR EN 13242+A1

Structură conform Detaliu tip D (se va utiliza în zonele unde se va executa detaliu de margine tip 1d):

- 15 cm beton de ciment C30/37
- 10 cm strat din balast conform SR EN 13242+A1

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.

#### **Relocare stâlpi LEA**

Conform Contractului de Angajament nr. 57440 din 06/10/2023 încheiat între S.C. Distribuție Energie Oltenia SA - COARED Argeș și Consiliul Județean Argeș, operatorul de rețea preia și rezolvă toate problemele legate de eliberarea amplasamentului, proiectarea, obținerea autorizației de construire, execuția și punerea în funcțiune a instalațiilor deviate pe noile trasee și/sau amplasamente, respectiv realizarea tuturor măsurilor pentru îndeplinirea condițiilor privind coexistența instalațiilor electrice cu obiectivul construit pe amplasamentul propus.

#### **Relocare stâlpi telecomunicații**

În cadrul proiectului de modernizare DJ 679 se va reloca rețeaua de fibră existentă ce interferează conform proiectului de specialitate întocmit de către subcontractantul de specialitate.

#### **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 (Aplicabilitatea acestor lucrări este detaliată în Tabelul nr. 6 – Lucrări de consolidare) după cum urmează: fundație adâncita de parapet cu H=2m, Fundație adâncita de parapet cu H=1.50m.

#### **Lucrări conexe**

Se va curăța de vegetație și arbuști zona din apropierea drumului, precum și de lângă șanțul proiectat, inclusiv cu finisarea taluzului, unde este cazul.

Se vor ridica la cotă capacele căminelor precum și răsuflătorile de gaze existente.

Capacele de cămine și ramele aferente care sunt prea degradate pentru a mai fi refolosite se vor înlocui.

#### **Lucrări de poduri**

Din punct de vedere geografic perimetrul se încadrează într-o zonă de terasă și luncă de pe partea stângă și dreaptă a râului Cotmeana ce aparține Platformei Cotmeana.

Traseul drumului proiectat traversează comunele:

- Poiana Lacului (sat Păduroi Deal)
- Săpata (sate Lipia, Găinușa, Popești, Turcești, Bănărești)
- Lunca Corbului (sate Lunca Corbului, Pădureți, Lăngești Catane, Ciești)

- Stolnici (sate Stolnici, Fâlfani, Cotmeana, Cochinești)
- Hârsești (sate Hârsești, Martalogi, Ciobani)
- Bârla (sate Bârla, Urlueni, Malu, Mândra, Ciocești, Șelăreasca, Podișoru, Mozăcenii Vale)

Pentru verificarea secțiunilor de scurgere precum și pentru proiectarea lucrărilor de intervenție la podurile de pe traseul drumului au fost solicitate la AN Apele Române – Administrația Bazinală de Apă Argeș-Vedea debitele cu probabilitatea de depășire 1%, 2%, 5% și 10% în 14 secțiuni de calcul.

Pornind de la soluțiile recomandate de expertizele tehnice s-au dispus lucrări de reabilitare și înlocuire de elemente pentru asigurarea exploatarea viitoare în condiții de maximă siguranță a podurilor

Lucrări proiectate:

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 (km 3+175 cf. cadastru beneficiar CF 81623 - Săpata) 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 (km 4+137 cf. cadastru beneficiar CF 81380 - Săpata) 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 (km 8+872 cf. cadastru beneficiar CF 81380 – Săpata) 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 conclucrare 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 (km 6+306 cf. cadastru beneficiar CF 81380 - Săpata) 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 (km 6+702 cf. cadastru beneficiar CF 81380 – Săpata) 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 (km 7+300 cf. cadastru beneficiar CF 81380 – Săpata) 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 (km 10+642 cf. cadastru beneficiar CF 13 – Lunca Corbului) 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 (km 11+256 cf. cadastru beneficiar CF 9 – Lunca Corbului) 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 (km 17+875 cf. cadastru beneficiar CF 21 – Lunca Corbului) 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 (km 20+499 cf. cadastru beneficiar CF 22 – Lunca Corbului) 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 prin intermediul unor aparate de reazem din neopren. 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 sferturilor 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 (km 20+577 cf. cadastru beneficiar CF 23 – Lunca Corbului) 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 gunoai. 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 (km 34+183 cf. cadastru beneficiar CF 85897 – Hârsești) 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=103cm și lungime L=22.00m/28.00m 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 din beton prefabricat și parapet direcțional metalic tip H4b. Pe margini este prevăzut parapet pietonal metalic.

Pe deschiderile marginale se vor monta grinzi prefabricate precomprimate (9 grinzi) cu  $h=1.03m$  și o lungime de 22.00m. Pe deschiderea marginală se vor monta grinzi prefabricate precomprimate (9 grinzi) cu  $h=1.03m$  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 variantei definitive podul provizoriu se va demonta iar partea superioară (până la limita pereului din beton) a culeelor se va demola.

Pod km 38+564 (km 38+405 cf. cadastru beneficiar CF 87224 – Bârla) 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 constată 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 (km 45+669 cf. cadastru beneficiar CF 87203 – Bârla) peste Ceroaia

În plan orizontal, podul este situat pe o zonă de aliniament. Structura are o deschidere simplu 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

*c) Trasarea lucrărilor*

Studiile topografice necesare întocmirii prezentei documentații au fost efectuate în sistem de coordonate STEREO 70. Trasarea lucrărilor se va face pe baza planurilor de trasare fundații corelate cu profilurile transversale și longitudinale din piesele desenate.

Materializarea în teren a elementelor drumului se va face prin picheți (țărushi) numerotați. La predarea amplasamentului se va face și identificarea și predarea bornelor principale (bază de trasare, repere, etc.). Constructorul are obligația de a verifica baza de trasare (reperele) și de a se îngriji de integritatea acestora pe toată perioada execuției lucrărilor.

*d) Protejarea lucrărilor executate și a materialelor din șantier*

Intră în atribuțiile executantului să protejeze lucrările executate și materialele din șantier. Specificul lucrărilor nu reclamă măsuri sau condiții speciale de protejare/conservare a lucrărilor.

Materialele principale (agregate, beton, asfalt) vor fi aduse pe amplasament pe măsura punerii lor în operă, pentru a nu fi generate pe șantier depozite mari care ar putea bloca sau restricționa accesul riveranilor.

*e) Organizare de șantier*

În cea mai mare parte lucrările de modernizare a drumului se vor executa sub circulație, pe jumătate de cale, pe tronsoane bine stabilite, în concordanță cu tehnologia de execuție.

Pentru aceasta se va întocmi un plan de management a traficului si vor fi stabilite masurile speciale de siguranță care vor fi aplicate pe timpul execuției lucrărilor.

Fluidizarea traficului se va realiza prin dirijarea si orientarea șoferilor cu ajutorul unor semafoare temporizate sau piloți de circulație, poziționați la capetele sectoarelor de lucru.

Pe timpul execuției lucrărilor se vor institui restricții de viteza si interdicții de oprire, parcare sau accese. Toate punctele de lucru vor fi semnalizate corespunzător legislației rutiere si a celei de protecție a muncii. Se vor respecta si lua toate masurile necesare pentru asigurarea securității muncii specifice lucrărilor cuprinse in prezentul proiect.

Depozitarea materialelor si a pământului se vor face in locuri in care sa deranjeze cat mai puțin buna desfășurare a activităților zilnice ale populației, agenților economici, etc.

Organizarea de șantier se va realiza în conformitate prevederile proiectului si cu specificațiile beneficiarului. Pe timpul desfășurării lucrărilor, activitățile din organizarea de șantier vor fi monitorizate de către conducerea tehnică a șantierului asigurându-se astfel o bună exploatare a terenului si o corectă evacuare a deșeurilor ce vor rezulta. De asemenea, reparațiile utilajelor se vor efectua în locații specializate, astfel împiedicând poluarea mediului cu produse petroliere, uleiuri, etc.

In cazul in care organizarea de șantier va putea fi racordata la rețelele de apa, canalizare si energie electrica, se va analiza împreuna cu inginerul posibilitățile reale de branșare. In cazul in care nu se poate realiza branșamentul la canalizare sau apa curenta, se va aduce pe amplasament WC-uri si vor fi si posturile de paza cu asigurare 24 de ore din 24 cu om pe amplasament.

După finalizarea lucrărilor, conform prevederilor legale se vor face lucrări de aducere la starea inițială a fiecărui teren in parte, de îndepărtare a tuturor deșeurilor de pe locațiile eliberate si depozitarea lor în locurile indicate de către reprezentanții primăriilor si ai beneficiarului.

Pe toata durata realizării lucrării, angajatorii trebuie sa respecte obligațiile generale ce le revin in conformitate cu prevederile din legislația națională care transpune Directiva 89/391/CEE, in special in ceea ce privește:

- menținerea șantierului in ordine si într-o stare de curățenie corespunzătoare;
- alegerea amplasamentului posturilor de lucru, ținând seama de condițiile de acces la aceste posturi;
- stabilirea cailor si zonelor de acces sau de circulație;
- manipularea in condiții de siguranță a diverselor materiale;
- întreținerea, controlul înainte de punerea in funcțiune si controlul periodic al echipamentelor de munca utilizate, in scopul eliminării defectiunilor care ar putea sa afecteze securitatea si sănătatea lucrătorilor;
- delimitarea si amenajarea zonelor de depozitare si înmagazinare a diverselor materiale, in special a materialelor sau substanțelor periculoase;
- condițiile de deplasare a materiilor si materialelor periculoase utilizate;
- stocarea, eliminarea sau evacuarea deșeurilor si materialelor rezultate din dărâmări, demolări si demontări;
- adaptarea, in funcție de evoluția șantierului, a duratei de execuție efectiva stabilita pentru diferite tipuri de lucrări sau faze de lucru;

La executarea si predarea lucrării se vor respecta reglementările din Legea nr. 10/1995 privind calitatea în construcții si H.G. nr. 343/2017 privind recepția lucrărilor de construcții si instalații aferente acestora.

Documentatiile au fost verificate de verificatori atestati la cerintele de calitate conform legislatiei in vigoare. S-a intocmit Proces-verbal de receptie si s-a obtinut Avizul favorabil al Comisiei tehnico economice.

Au fost realizate Studiul privind imunizarea climatica si Studiul Do No Significat Harm (Evaluarea respectarii principiului Do No Significat Harm), conform prevederilor Sectiunii 7.4, Anexe si documentatii obligatorii la depunerea cererii de finantare.



### **Valoarea totala a proiectului:**

**Deviz general** : 323.688.550,23 lei fara TVA, la care se adauga TVA in valoare de 60.938.828,05 lei,  
TOTAL GENERAL cu TVA : 384.627.378,28 lei

**Din care Constructii + Montaj** : 265.658.753,32 lei fara TVA, la care se adauga TVA in valoare de 50.475.163,13 lei, TOTAL GENERAL cu TVA : 316.133.916,45 lei.

### **Rezultatele proiectului:**

Prin proiect se va moderniza drumul județean de la km 0+000 la km 48+283.25 (limita cu județul Olt). Lungimea reala a intervențiilor este de 46.918 km având în vedere că în următoarele poziții kilometrice nu se intervine:

- ✓ Km 0+000 – km 12+764.5, L=12.7645 km – modernizare DJ679 cf. proiect
- ✓ Km 12+764.5 – km 13+344.5, L=0.58 km – zona suprapunere DJ679 cu DN65, nu se intervine
- ✓ Km 13+344.5 – km 14+553.20, L=1.208 km – modernizare DJ679 cf. proiect
- ✓ Km 14+553.20 – km 15+294.4, L=0.7412 km – relocare DJ679 cf proiect DX Craiova – Pitești, tr. 4 nu se intervine
- ✓ Km 15+294.4 – 29+516.5, L=14.2221 km – modernizare DJ679 cf. proiect
- ✓ Km 29+516.5 – km 29+520, L= 0.0035 km – trecerea la nivel cu calea ferata nu se intervine
- ✓ Km 29+520 – km 48+243.25, L=18.72325 km – modernizare DJ679 cf. proiect

- Accese spre proprietate : 1680 buc.

- Poduri (număr) 14 poduri:

1. Pod km 3+155 (km 3+175 cf. cadastru beneficiar CF 81623 - Săpata) peste râul Lipia
2. Pod km 4+150 (km 4+137 cf. cadastru beneficiar CF 81380 - Săpata) peste Valea Găinușa (vale necadastrată)
3. Pod km 5+886 (km 8+872 cf. cadastru beneficiar CF 81380 – Săpata) peste râul Valea între Vâlcele (vale necadastrată)
4. Pod km 6+295 (km 6+306 cf. cadastru beneficiar CF 81380 - Săpata) peste vale necadastrată
5. Pod km 6+693 (km 6+702 cf. cadastru beneficiar CF 81380 – Săpata) peste Valea Pârveu Roșu (vale necadastrată)
6. Pod km 7+302 (km 7+300 cf. cadastru beneficiar CF 81380 – Săpata) peste Valea Mocanului (vale necadastrată)
7. Pod km 10+644 (km 10+642 cf. cadastru beneficiar CF 13 – Lunca Corbului) peste Valea Cetății (vale necadastrată)
8. Pod km 11+258 (km 11+256 cf. cadastru beneficiar CF 9 – Lunca Corbului) peste Valea Ulmilor (vale necadastrată)
9. Pod km 18+037 (km 17+875 cf. cadastru beneficiar CF 21 – Lunca Corbului) peste vale necadastrată
10. Pod km 20+632 (km 20+499 cf. cadastru beneficiar CF 22 – Lunca Corbului) peste râul Cotmeana
11. Pod km 20+741 (km 20+577 cf. cadastru beneficiar CF 23 – Lunca Corbului) peste vale necadastrată
12. Pod km 34+429 (km 34+183 cf. cadastru beneficiar CF 85897 – Hârsești) peste Râul Cotmeana
13. Pod km 38+564 (km 38+405 cf. cadastru beneficiar CF 87224 – Bârla) peste Valea Lerului (vale necadastrată)
14. Pod km 45+830 (km 45+669 cf. cadastru beneficiar CF 87203 – Bârla) peste Ceroaia
  - Suprafață trotuare/alveole modernizare/realizate (mp) 52.252,60 mp;
  - Pasarele pietonale modernizare/realizate (număr): 2 pasarele: km 40+240 dreapta, km 40+240 stânga;
  - Stații de transport public construite/modernizate (număr): 64 stații de transport public;
  - Elemente suplimentare destinate siguranței circulației rutiere (număr): borne hectometrice - 429 buc, borne kilometrice 47 buc, indicatoare rutiere 874 buc, parapet metalic pietonal – 510 ml, parapet metalic – 2566 ml.

Vă rugăm să aprobați:

- Contributie proprie in proiect a UAT JUDEȚUL ARGEȘ, reprezentand achitarea tuturor cheltuielilor neeligibile ale proiectului, cat si contributia de 2% din valoarea eligibila a proiectului, reprezentand cofinantarea proiectului.
- Sumele reprezentand cheltuieli conexe ce pot aparea pe durata implementarii proiectului in conditii optime, se vor asigura din bugetul propriu.
- Asigurarea tuturor resursele financiare necesare implementarii proiectului in conditiile rambursarii/decontarii ulterioare a cheltuielilor din instrumente structural
- Sumele reprezentand cheltuielile de mentenanta, intretinere pe intreaga perioada de durabilitate a acestuia, care se va suporta de catre solicitant.

Proiectul depus are: valoarea totală de 384.627.378,28 lei, valoarea eligibilă de 381.942.225,18 lei și valoarea financiară nerambursabilă de 374.303.380,64 lei.

In ghidul solicitantului (pag.64) aferent apelului PRSM/149/PRSM\_P4/OP3/RSO3.2/PRSM\_A29 - Dezvoltarea și creșterea unei mobilități naționale, regionale și locale durabile, inteligente și intermodale, prin investiții în reabilitarea, modernizarea, extinderea rețelei de drumuri județene din regiunea Sud-Muntenia, se specifică: In cazul în care, la depunerea cererii de finanțare și inclusiv în perioada de evaluare/contractare, valoarea eligibilă a proiectului depășește valorile maxime eligibile mai sus precizate, solicitantul poate include diferența în categoria cheltuielilor neeligibile, dar cu încadrarea în valoarea maximă totală mai sus menționată.

Astfel, valoarea maximă eligibilă conform ghidului solicitantului este 65.000.000,00 euro, reprezentând 323.219.000,00 lei, iar valoarea financiară nerambursabilă este de 316.754.620,00 lei.

Prin urmare, vă rugăm să aprobați următorii indicatori pentru 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=47,670 km”, cod SMIS 319110:

- valoarea totală a proiectului: 384.627.378,28 lei;
- valoarea maximă eligibilă: 323.219.000,00 lei;
- valoarea neeligibilă a proiectului: 61.408.378,28 lei;
- valoarea financiară nerambursabilă (98% din valoarea maximă eligibilă): 316.754.620,00 lei;
- contribuția beneficiarului 2% la cheltuieli eligibile: 6.464.380 lei;

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 – Padureti – Ciesti – Falfani – Cotmeana – Malu – Barla – Lim. Jud. Olt, km 0+000 – 48.222; L = 47,670 km”, a documentației tehnice aferente –faza faza PT, **Deviz General si devize pe cheltuieli eligibile si neeligibile, Bugetul proiectului, Studiu privind imunizarea climatica si Studiul Do No Significat Harm (Evaluarea respectarii principiului Do No Significat Harm)**, in etapa de contractare, 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 dezbatere 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.

Anexam :

- Proiect tehnic;
- Deviz General si devize pe cheltuieli eligibile si neeligibile;
- Bugetul proiectului;
- Studiu privind imunizarea climatica;
- Studiul Do No Significant Harm (Evaluarea respectarii principiului Do No Significant Harm);
- Indicatorii tehnico-economici.

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

Responsabil tehnic,  
Florina DUMINICĂ

Responsabil tehnic,  
Maria GRIGORE

Responsabil tehnic,  
Mihail MOȘOIU