

ROMÂNIA
CONSILIUL JUDEȚEAN BUZĂU

HOTĂRÂRE
privind aprobarea documentației tehnico-economice - faza
Proiect Tehnic - și a indicatorilor tehnico-economici ai
obiectivului de investiții „Reabilitare DJ 203A, km 15+000-
22+000, Batogu-Murgești-Livada, județul Buzău”

Consiliul Județean Buzău,
Având în vedere:

- Referatul Președintelui Consiliului Județean Buzău de inițiere a proiectului de hotărâre al, înregistrat sub nr. 10446/22.07.2019;
- raportul Direcției pentru Administrarea Patrimoniului și Investiții, înregistrat sub nr. 10447/22.07.2019;
- avizul de legalitate al Secretarului Județului Buzău dat pe proiectul de hotărâre;
- avizul Comisiei tehnico-economice a Consiliului Județean Buzău nr. 152/19.07.2019;
- prevederile Hotărârii Consiliului Județean Buzău nr. 62/2019 privind aprobarea Programului de lucrări de întreținere curentă/periodică și reparații, consolidări, modernizări și reabilitări drumuri și poduri aflate în administrarea Consiliului Județean Buzău și respectiv a Programului de lucrări de reabilitare, modernizare și/sau asfaltare drumuri și poduri aflate în administrarea Consiliului Județean Buzău;
- prevederile Hotărârii Guvernului nr. 907/2016 privind etapele de elaborare și conținutul cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/ proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice;

În temeiul art. 173 alin.(1) lit. „b”, alin.(3) lit. „f” și art. 182 alin.(1) din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ,

HOTĂRĂȘTE :

Art. 1. Se aprobă documentația tehnico-economică - faza Proiect Tehnic - aferentă obiectivului „Reabilitare DJ 203A, km 15+000-22+000, Batogu-Murgești-Livada, județul Buzău” prezentată în sinteză în anexa care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art. 2. Se aprobă indicatorii tehnico-economici pentru obiectivul de investiții „Reabilitare DJ 203A, km 15+000-22+000, Batogu-Murgești-Livada, județul Buzău”, după cum urmează:

- a) Valoarea totală inclusiv TVA - 12.269.566,457 lei
din care:
- C+M: 11.465.856,37 lei, cu TVA;
- Durata de execuție a lucrărilor: 9 luni;

b) Date tehnice ale investiției:

Caracteristici tehnice si parametri specifici obiectivului de investitii – DJ 203A	
Clasa tehnica	IV
Lungime drum	7.150 m (inclusiv lungimea podurilor si a rampelor de racordare cu terasamentele)
Latime platformă drum	7.00 m
Latime parte carosabila	2x3.00 m
Latime acostamente	2x0.50 m, în care sunt cuprinse și benzile de încadrare de câte 2x0,25 m
Structura sistem rutier nou	Strat de uzură tip BA16- 4 cm, Strat de legătură tip BAD22,4- 6 cm, Strat superior de fundație din piatră spartă-25cm, Strat inferior de fundație din balast -25cm
Șanțuri și rigole	6925,00 ml
Podete Ø 1000	16 buc.
Reabilitare pod km 17+500	20,10 ml
Lucrări de consolidare	Zid de sprijin cu fundație directă-205 ml, Zid de sprijin cu fundație indirectă-67,5 ml

Art. 3. Direcția pentru Administrarea Patrimoniului și Investiții și celelalte direcții din aparatul de specialitate al Consiliului Județean Buzău vor aduce la îndeplinire prevederile prezentei hotărâri.

Art. 4. Secretarul județului Buzău va asigura comunicarea hotărârii Instituției Prefectului – Județul Buzău, Direcției pentru administrarea patrimoniului și investiții și Direcției economice, precum și publicarea acesteia pe site-ul Consiliului Județean Buzău și în Monitorul Oficial al județului.

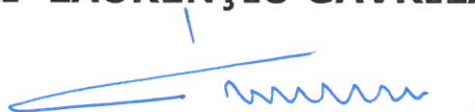
PREȘEDINTE,

PETRE-EMANOIL NEAGU

**AVIZAT PENTRU LEGALITATE,
SECRETARUL JUDEȚULUI BUZĂU**

MIHAI-LAURENȚIU GAVRILĂ

Nr. _____
BUZĂU, _____ 2019



SINTEZA

I.Date generale:

Obiectiv de investiții:

“REABILITARE DJ 203A, KM 15+000-22+000, BATOGU-MURGEȘTI-LIVADA,
JUDEȚUL BUZĂU”

Ordonator principal/secundar/terțiar de credite

Unitatea Administrativ Teritorială-judetul Buzău - Consiliul Județean Buzău

Județul Buzău, municipiul Buzău, B-dul. N. Bălcescu, nr. 48

Cod fiscal 3662495

Telefon:0238-414.112, fax 0238-725507

Reprezentant legal: PETRE EMANOIL NEAGU- Președintele Consiliului

Județean Buzău

Beneficiar

Unitatea Administrativ Teritorială-judetul Buzău - Consiliul Județean Buzău

Proiectant

S.C RUTIER CONEX XXI SRL Bacău

Strada Vadu Bistritei , nr 29, Bacău

Cod fiscal RO 10402889

Reg. Comerțului J04/351/1998

E-mail: rutierxxi@gmail.com

Faza de proiectare :

Proiect tehnic

Amplasamentul obiectivului

Țara	România
judet	Buzău
categorie drum	drum județean
indicativ drum	DJ203A
tronson studiat	km 15+000-22+000
localitățile	Murgești, Batogu, Livada

Lucrări de poduri

categorie drum drum județean DJ 203A

poziție kilometrica km 17+410 (17+500)

curs de apă traversat râul Călnău

Ca urmare a amenajării traseului studiat a rezultat ca lungime reală de amenajat este de 7 150.00 m.

2.Indicatorii tehnico-economici:

2.1. Valoarea investiției :

Nr.crt	Denumirea capitolelor si subcapitolelor de cheltuieli	Valoare fara TVA	TVA 19%	Valoare inclusiv TVA
		lei	lei	lei
1	2	3	4	5
	TOTAL GENERAL	10,327,482.328	1,942,084.130	12,269,566.457
	Din care C+M	9,635,173.420	1,830,682.950	11,465,856.370

2.2. Principalele caracteristici tehnice ale investiției

Elementele geometrice ale traseului :

- Lungime totala a traseului studiat -7 150.00 ml
- Elementele profilului transversal tip sunt:
 - latime parte carosabila: 2x3.00 m;
 - acostamente: 2x 0.5 m- in care sunt cuprinse si benzile de incadrare de cate 2x0.25 m;
 - latime platforma drum 7.00

Structura rutiera proiectata este urmatoarea ;

- amenajare structura rutiera noua

- 4 cm strat uzura tip BA 16 - AND605/SR EN 13108-1
- 6 cm strat de legatura tip BAD22.40 - AND605/SR EN 13108-1
- 25 cm strat superior de fundatie din piatra sparta - STAS 6400-1984
- 25 cm strat inferior fundatie balast - STAS 6400-1984

Se va aplica pe sectoarele :

Km 15+000-16+100 $L_1 = 1\ 100.00\ m$

Km 18+700-20+050 $L_2 = 1\ 350.00\ m$

total 2 450.00 m

-ranforsare structura rutiera

km 16+100 - 18+000 $L_1 = 1\ 900.00\ m$

km 18+000 – 18+700	$L_2 = 700.00$ m
km 20+050 – 22+150	$L_3 = 2\ 100.00$ m
total	4 700.00 m

- amenajare structura rutiera ranforsare

- 4 cm strat uzura tip BA 16 - AND605/SR EN 13108-1
- (6 +3)cm strat de legatura tip BAD22.40 - AND605/SR EN 13108-1

-lucrari de poduri

Numărul de deschideri și lungimea totala: 1 deschidere; 12.00 m

Lățimea suprastructurii: 11.30 m:

din care: 7.80 m – latimea partii carosabile

2x1.75m – latime trotuare in care sunt cuprinse:

2x0.55 m – latime zone de siguranta

2x0.25m – latime console parapet

2x0.95 m – latime zona de circulatie

Lungimea podului: $(4.00+0.05) \times 2 + 12.00$ ml = 20.10 ml

- lucrari de consolidare

Principalele categorii de consolidare care se vor executa pentru asigurarea stabilitatii tronsonului de drum studiat sunt:

- cu fundatie directa -zid de sprijin de greutate;
- zid de sprijin cu fundatie indirecta

2.3. Durata de realizare a investitiei:

-9 luni de la data ordinului de incepere

2.4. Justificarea (solicitată de la proiectant) a prețurilor unitare utilizate la întocmirea devizului general/ pe obiect

In cuprinsul general sunt cuprinse cheltuielile necesare realizarii investitiei astfel

:

- cheltuieli cuprinse in faza DALI - cap 3.1; 3.2; 3.3; 3.5.2.;5.3 ;
- cheltuieli conform ofertei -cap.3.5.6.;3.8.1.2. ;4.1.;5.1.1.;

- Cheltuieli rezultate ca urmare a aplicării cotelor legale –cap 5.2.

Evaluarea lucrărilor de bază s-a făcut prin prisma prețurilor unitare oferite la licitația organizată .

Categoriile de lucrări aplicate sunt cele oferite iar pentru cele necesare pentru a optimiza și aplica fidel la teren soluțiile constructive din documentația de execuție s-au prezentat oferte de preț.

3. Necesitatea și oportunitatea investiției

Necesitatea și oportunitatea s-a fundamentat în etapa anterioară de promovare a investiției – D.A.L.I. În această etapă de derulare a investiției se analizează și variantele constructive aplicabile și de analiză cost –beneficiu aferent scenariului recomandat.

4. Conținutul documentației/concordanța dintre elementele documentației tehnico-economice supuse analizei și cele solicitate prin caietul de sarcini.

4.1. Descrierea investiției:

- prezentarea investiției, caracteristicile tehnice și soluțiile tehnice propuse:

-lucrări de drumuri

Lucrări pregătitoare -Terasamente

Pentru pregătirea amprizei este necesară largirea platformei prin execuția de săpătură pentru amenajare caseta drum . Tronsoanele pe care se va executa această lucrare sunt :

km 16+100 - 18+000 $L_1 = 1\,900.00$ m

km 18+000 – 18+700 $L_2 = 700.00$ m

km 20+050 – 22+150 $L_3 = 2\,100.00$ m

total $4\,700.00$ m

Latimea medie a casetei este de 1.00 ml și se va executa pe ambele părți ale structurii rutiere proiectate.

Pe tronsoanele de intravilan este necesară amenajarea platformei astfel încât după realizarea structurii rutiere proiectate să nu modifice condițiile de acces la

proprietati drept pentru care sapatura se va face pe toata latimea platformei iar grosimea medie a stratului excavat este de 40 cm.

Tronsoanele pe care se va aplica aceasta solutie sunt :

km 15+000-16+100 $L_1 = 1\ 100.00\ m$

km 18+700-20+050 $L_2 = 1\ 350.00\ m$

total 2 450.00 m

Lucrari pregatitoare

In aceasta categorie sunt cuprinse lucrari de pregatire a zonelor in care este imbracaminte asfaltica degradata. In aceasta categorie s-au cuprins actiuni de :

- frezare strat suport;
- plombare imbracaminte existenta.

Procentele de degradare sunt stabilite diferit, pe tronsoane, din suprafata amenajata cu imbracaminte asfaltica.

Aceasta operatie se va aplica pe urmatoarele sectoare :

km 16+100 - 18+000 $L_1 = 1\ 900.00\ m$

km 18+000 – 18+700 $L_2 = 700.00\ m$

km 20+050 – 22+150 $L_3 = 2\ 100.00\ m$

total 2 800.00 m –

Suprafata totala de reparatii este de 5 775 mp.

-amenajare structura rutiera

Elementele geometrice ale traseului :

- Lungime totala a traseului studiat -7 150.00 ml
- Elementele profilului transversal tip sunt:
 - latime parte carosabila: 2x3.00 m;
 - acostamente: 2x 0.5 m- in care sunt cuprinse si benzile de incadrare de cate 2x0.25 m;
 - latime platforma drum 7.00

Structura rutiera proiectata este urmatoarea ;

- **amenajare structura rutiera noua**

- 4 cm strat uzura tip BA 16 - AND605/SR EN 13108-1
- 6 cm strat de legatura tip BAD22.40 - AND605/SR EN 13108-1
- 25 cm strat superior de fundatie din piatra sparta - STAS 6400-1984
- 25 cm strat inferior fundatie balast - STAS 6400-1984

Se va aplica pe sectoarele :

Km 15+000-16+100 $L_1 = 1\ 100.00\ m$

Km 18+700-20+050 $L_2 = 1\ 350.00\ m$
total 2 450.00 m

-ranforsare structura rutiera

km 16+100 - 18+000 $L_1 = 1\ 900.00\ m$
 km 18+000 - 18+700 $L_2 = 700.00\ m$
km 20+050 - 22+150 $L_3 = 2\ 100.00\ m$
 total 4 700.00 m

- amenajare structura rutiera ranforsare

- 4 cm strat uzura tip BA 16 - AND605/SR EN 13108-1
- (6 +3)cm strat de legatura tip BAD22.40 - AND605/SR EN 13108-1
-

Caseta drum se va amenaja astfel:

- 25 cm strat superior de fundatie din piatra sparta - STAS 6400-1984
- 25 cm strat inferior fundatie balast - STAS 6400-1984

Se va aplica pe urmatoarele sectoarele :

km 16+100 - 18+000 $L_1 = 1\ 900.00\ m$
 km 18+000 - 18+700 $L_2 = 700.00\ m$
km 20+050 - 22+150 $L_3 = 2\ 100.00\ m$
 total 4 700.00 m

Avand in vedere ca latimea posibil a fi amenajata este redusa –doar 0.50 cm, pe suprafata acostamentelor se va amenaja aceeasi structura cu cea a traseului de amenajat.

-lucrări de colectare și evacuare ape-santuri -rigole

Pentru colectarea și evacuarea apelor pluviale, se vor proiecta șanțuri sau rigole pereate dar si rigole ranforsate.

Amplasamentul elementelor de preluare si descarcare ape este urmatorul :

SANTURI SI RIGOLE

Pe traseul studiat se vor executa santuri pereate cu urmatoarele elemente :

-lungime totala 6 925.00 ml

-elementele geometrice ale santurilor sunt urmatoarele :

- adancime sant 30 cm ;
- latime la fund : 30 cm ;
- panta spre taluz drum 2/3 ;
- panta spre taluz debleu 1/1 ;
- banchete 1x 10 cm si 1x20 cm.

Structura pereului are urmatoarea succesiune de straturi :

- pereu din beton C30/37 -10 cm grosime ;
- strat din nisip pilonat 5 cm grosime;

-lucrari de podete

Pentru preluarea si descarcarea apelor pluviale se vor executa podete tubulare ce se vor dispune pe tronsonul de drum studiat astfel :

Poz km	Tip podet	Lungime	Amenajare amonte	Amenajare aval	Existent
km 15+110.00	Ø 1000	8.00 m	Camera de cadere	Canal pereat si traversa	-
km 15+285.00	Ø 1000	8.00 m	Camera de cadere	Canal pereat si traversa	podet Ø400
km 15+685.00	Ø 1000	8.00 m	Camera de cadere	Canal pereat si traversa	podet Ø600
km 15+849.00	Ø 1000	Completare	Timpan cu camera de carede	Timpan cu canal pereat si traversa	tub Ø1000
km 15+950.00	Ø 1000	8.00 m	Camera de cadere	Canal pereat si traversa	podet Ø300
km 16+110.00	Ø 1000	Stare buna	Reparatii locale cu beton - 10mc		podet Ø1000
km 16+250.00	Ø 1000	8.00 m	Camera de cadere	Canal pereat si traversa	-
km 16+320.00	Ø 1200	Stare buna	Reparatii locale cu beton - 10mc		podet Ø1200
km 16+575.00	Ø 1000	Completare	Timpan cu camera de carede	Timpan cu canal pereat si traversa	podet Ø1000
km 16+740.00	Ø 1000	Stare buna	Reparatii locale cu beton - 10mc		podet Ø1000
km 16+840.00	Ø 1000	8.00 m	Camera de cadere	Canal pereat si traversa	podet Ø500
km 17+029.00	Ø 1000	8.00 m	Canal pereat si traversa	Canal pereat si traversa	podet Ø500
km 17+630.00	Ø 1000	8.00 m	Camera de cadere si 20m canal pereat	Canal pereat si traversa	-
km 17+760.00	Ø 1000	8.00 m	Camera de cadere	Canal pereat si traversa	-
km 20+090.00	Ø 1000	9.00 m	Camera de cadere	Canal pereat si traversa	-
km 20+910.00	Ø 1000	8.00 m	Camera de cadere	Canal pereat si traversa	podet Ø1000

Podete tubulare cu D=1000 mm din elemente din beton armat asezate pe radier din beton. Capetele podetelor se vor incastra in timpanele din beton, care sunt

fundate pana la adancimea de 1.00 ml. Peste tuburi se va executa drenul si umplutura din pamant.

Pentru podetele a caror elemente sunt partial degradate se vor desface betoanele degradate si se vor reface .

La podetele de la km 15+849 si de la km 16+575 se vor executa timpane noi, aceste nu au avut timpane pentru incastrarea in teren a corpului podetului. De asemenea, la aceste doua podete se vor executa si cate o camera de captare pentru adaptarea corespunzatoare la teren iar preluarea apelor sa se faca in conditii corespunzatoare.

Atunci cand amplasamentele podetelor noi se suprapune cu amplasamentul celor existente se vor demola traversarile existente pentru a asigura conditiile pentru executia lucrarilor noi. Amplasamentul podetelor ce se vor demola : Km 15+285; Km 15+685; Km 15+950; Km 16+575; Km 16+840; Km 17+029; Km 20+910.

-amenajare drumuri laterale

Drumul studiat se desfasoara in zona de intravila , iar acesta este origine pentru douazecisapte drumuri laterale –drumuri locale, a caror pozitii de intersectie cu traseul studiat sunt urmatoarele :

	Drumuri laterale		Imbraca minte drum existent
	Partea stanga	Partea dreapta	
1		Km 15+105	Balast
2		Km 15+535	Pamant
3		Km 15+670	Pamant
4		Km 15+705	Pamant
5		Km 15+935	Pamant
6	Km 16+100		Asfalt
7		Km 16+295	Pamant
8	Km 16+735		Asfalt
9		Km 16+760	Asfalt
10		Km 16+765	Asfalt
11		Km 16+895	Pamant
12		Km 17+045	Asfalt
13		Km 17+215	Asfalt
14	Km 17+255		Balast
15	Km 17+490		Balast

	Drumuri laterale		Imbracamin te drum existent
	Partea stanga	Partea dreapta	
16	Km 17+620		Balast
17		Km 17+765	Balast
18		Km 17+865	Pamant
19	Km 17+900		Balast
20		Km 18+000	Balast
21		Km 18+015	Balast
22	Km 18+065		Asfalt
23	Km 18+560		Pamant
24	Km 19+515		Pamant
25	Km 20+605		Pamant
26		Km 21+410	Balast
27		Km 21+585	Asfalt

In functie de imbracamintea existenta numarul de drumuri de amenajat :

10 dr din pamant

9 dr din balast

8 dr asfaltate

Pentru asigurarea viabilitatii lucrarilor de pe tronsonul de drum studiat este necesara si amenajarea acestor intersectii, prin executia aceleiasi structuri rutiere ca si cel de pe traseele studiate

- amenajarea partii carosabile se va face prin executia urmatoarelor straturi:

-pentru drumurile din pamant:

-se aplica pe primii 5.00 ml din zona de intersectie

- 4 cm strat uzura tip BA 16 - AND605/SR EN 13108-1
- 6 cm strat de legatura tip BAD22.4 - AND605/SR EN 13108-1
- 15 cm strat de bază piatra sparta - STAS 6400-1984
- 25 cm strat inferior fundatie balast - STAS 6400-1984

-se aplica pe uratorii 25 ml din zona de intersectie

- 15 cm strat de bază piatra sparta - STAS 6400-1984
- 25 cm strat inferior fundatie balast - STAS 6400-1984

-pentru drumurile din balast :

-se aplica pe primii 5.00 ml din zona de intersectie

- 4 cm strat uzura tip BA 16 - AND605/SR EN 13108-1
- 6 cm strat de legatura tip BAD22.4 - AND605/SR EN 13108-1
- 15 cm strat de bază piatra sparta - STAS 6400-1984
- 10 cm strat inferior fundatie balast - STAS 6400-1984

-se aplica pe uratorii 25 ml din zona de intersectie

- 15 cm strat de bază piatra sparta - STAS 6400-1984
- 10 cm strat inferior fundatie balast - STAS 6400-1984

-pentru drumurile asfaltate :

-se aplica pe primii 5.00 ml din zona de intersectie

- 4 cm strat uzura tip BA 16

- AND605/SR EN 13108-1

Drumurile laterale se vor amenaja pe o lungime totala de 30.00 ml iar imbracamintea asfaltica se va executa pe o latime de 4.50 ml.

Este importanta amenajarea partii carosabile pentru a se preveni aducerea pe partea carosabila a drumului de potmol de pe drumurile laterale, si pentru a se pastra integritatea marginii partii carosabile a drumurilor de amenajat . **Pentru asigurarea acceselor spre drumurile laterale dar si pentru accesele in curti** se vor executa podete din PVC de 300 mm. Lungimile podetelor pentru amenajarea acceselor la drumuri laterale sunt de :

Podete tubulare D=300 mm drumuri laterale		
Partea stanga	Partea dreapta	Lungime (ml)
	Km 15+105	8
	Km 15+535	8
	Km 15+670	8
	Km 15+705	8
	Km 15+935	8
	Km 16+295	8
	Km 16+895	8
Km 17+255		8
Km 17+490		10
Km 17+620		8
	Km 17+765	8
	Km 17+865	8
Km 17+900		8
	Km 18+000	8
	Km 18+015	6
Km 18+065		8
Km 18+560		8
Km 20+605		8
	Km 21+410	10
	Km 21+585	10

In functie de lungimea podetelor se vor executa :

- 16 podete cu lungimea de 8.00 ml;
- 3 podete cu lungimea de 10.00 ml.

Podetele pentru asigurarea accesului proprietati vor avea lungimea de 4.00 m. Sunt proiectate a fi executate 60 podete.

Podetele se vor executa pe strat drenant din balast 20 cm peste care se va

turna radier de beton peste care se va poza teava din PVC Dia 300 mm si de lungimile corespunzatoare lungimilor de podete numite de mai sus.

Capetele podetelor se vor incastra in timpanele din beton ce se vor funda pe blocuri din beton.

Avand in vedere ca nu se poate asigura o latime a umpluturii corespunzatoare pentru protejarea corpului podetului se va executa o dala carosabila din beton armat cu plasa cu ochiuri patrate pe toata suprafata. Grosimea dalei din beton este de 15 cm.

SIGURANTA CIRCULATIEI

In perioada de executie se va asigura siguranta circulatiei prin montarea de indicatoare de circulatie pentru presemnalizarea si semnalizarea zonelor de lucru. De asemenea, in perioadele cu trafic intens se vor amplasa la capetele tronsoanelor in care se lucreaza piloti de dirijare a traficului, instruiti in mod corespunzator .

Dupa executia lucrarilor – se va executa marcaj axial si longitudinal pentru separarea si delimitarea benzilor de circulatie. Se va executa si marcaj transversal pentru evidentierea elementelor din zona drumului (timpane podet, zone de consolidare e.t.c.). Marcajele se vor executa cu material bicomponent si termoplastice.

Avand in vedere ca in imediata vecinatate a lucrarii – diferenta de nivel intre cota drumului si cea a piciorului taluzului este mai mare de 2.00 m se va **monta parapet metalic tip H1** – zincat cu latimea de lucru W3 -grosime lisa 2 mm. Capetele parapetului se va executa inclinat.

Amplasamentul parapetului este urmatoarul :

Parapet metalic zincat H1				
Partea stanga		Partea dreapta		Lungime (ml)
Km 18+701	Km 19+175			474
Km 19+265	Km 19+373			108
Km 19+650	Km 19+782			132
Km 20+185	Km 20+257			72
Km 20+320	Km 20+458			138
Km 20+490	Km 20+550			60
Km 21+375	Km 21+549			174

		Km 19+025	Km 19+175	150
		Km 19+265	Km 19+427	162
		Km 19+740	Km 20+676	936
		Km 20+790	Km 21+312	522
total				2928

-lucrari de poduri

Numărul de deschideri și lungimea totala: 1 deschidere; 12.00 m

Lățimea suprastructurii: 11.30 m:

din care: 7.80 m – latimea partii carosabile

2x1.75m – latime trotuare in care sunt cuprinse:

2x0.55 m – latime zone de siguranta

2x0.25m – latime console parapet

2x0.95 m – latime zona de circulatie

Lungimea podului: $(4.00+0.05) \times 2 + 12.00 \text{ ml} = 20.10 \text{ ml}$

Structura de rezistenta a suprastructurii este constituita din 9 fasii cu goluri de cate 11.60 ml fiecare.

Principalele categorii de lucrari necesare a fi executate sunt:

- dezafectarea elementelor degradate;
- refacerea caii pe pod - inclusiv largirea partii carosabile prin executia unei suprabetonari pentru asigurarea elementelor geometrice proiectate;
- amenajarea racordarii intre drum si calea pe pod;
- amenajarea infrastructurii – consolidarea fundatiei;
- etansarea fetei vazute;
- amenajare albie;
- siguranta circulatiei.

- lucrari de consolidare

Principalele categorii de consolidare care se vor executa pentru asigurarea stabilitatii tronsonului de drum studiat sunt:

- cu fundatie directa -zid de sprijin de greutate;
- zid de sprijin cu fundatie indirecta

Zidul de sprijin cu fundatie directa- de greutate, este un zid de debleu cu elevatia de 1.50 m.

Zonele drumului ce se vor consolida sunt:

Zid sprijin debleu din beton					
Partea stanga		Partea dreapta		Lungime	Observatii
		Km 15+075	Km 15+095	20	H.el.=1.50 ml
		Km 15+415	Km 15+450	35	H.el.=1.50 ml
		Km 15+990	Km 16+015	25	H.el.=1.50 ml
		Km 16+040	Km 16+060	20	H.el.=1.50 ml
		Km 16+070	Km 16+085	15	H.el.=1.50 ml
		Km 16+115	Km 16+140	25	H.el.=1.50 ml
Km 17+735	Km 17+800			65	H.el.=1.50 ml
total				205	

Elementele geometrice ale zidului sunt:

- fundatie zid - latime totala 1.75m
 - adancime 1.40 m
- elevatie zid – latime coronament 0.50 m;
 - latime baza zid 0.90 m
 - inaltime elevatie 1.50

Betonul ce se va turna pentru realizarea zidului:

- in fundatie zid beton C20/25;
- in elevatie zid beton C30/37.

Elementele constructive ale zidului in afara celor descrise mai sus sunt cuneta dren cu dimensiunile de 0.30x0.30 si drenul din bolovani. Pe spatele elevatiei se va aplica hidroizolatia, iar drenul se va proteja cu material netesul cu rol de filtru invers. La partea superioara se va executa capac dren din argila compactata.

Zid de sprijin cu fundatie indirecta

- consolidare zona 1 km 18+307.50+330 L= 22.50m 3 tronsoane
- consolidare zona 2 km 19+280-19+312 L= 22.50m 3 tronsoane
- consolidare zona 3 km 19+960-19+982.50 L= 22.50M 3 tronsoane

Este o solutie de consolidare ce se aplica pe zonele in care, in prezent, starea drumului este grav afectata de pierderea locala a stabilitatii.

Administratorul drumului judetean a solicitat ca aceste zone sa fie analizate in mod special deoarece, in decursul timpului in aceste zona s-au produs tasari accentuate ale platformei drumului fiind necesare interventii, uneori chiar in regim de urgenta, pentru a reface conditiile de trafic pe sectoarele afectate. Toate elementele descrise impreuna cu observatiile de pe amplasament au dus la concluzia ca pentru asigurarea stabilitatii corpului drumului, in zona taluzului de debleu trebuie executate elemente de consolidare cu fundatie indirecta.

Zona 1 - se caracterizeaza prin aceea ca zidul de sprijin se va executa la limita platformei drumului. Categoriile de lucrari ce se aplica pe acest tronson sunt:

1.Executie consolidare cu fundatie indirecta:

- Executie coloane forate cu fisa de 12 m -9 buc;
- Executie radier armat din beton C25/30-L=7.50m, dimensiunile sectiunii transversale 1.85x 1.00-3 radiere. Radierul se va executa pe un beton de poza clasa C12/15-15 cm grosime;
- Executie elevatie din beton armat C25/30 L=7.50 m-3 tronsoane

Elementele geometrice ale elevatiei sunt:

- latime coronament 0.60 m;
- latime baza zid 1.55 m(inclusiv latime cuneta dren 0.35m)
- inaltime elevatie (2.50-3.00)m;

Lungimea unui tronson este de 7.50 m iar lungimea totala a consolidarii 22.50m.

2. Sferturi de con pentru asigurarea racordarii cu terasamentul drumului a lucrarii de consolidare proiectata.

3. Executie rigola de acostament -30.00 ml;

4. Parapet metalic ce se va ancora pe coronamentul zidului cu racordarea pe taluz, in zona drumului-30.00 ml lungime;

Zona 2 si 3 - se caracterizeaza prin faptul ca zidul de sprijin se va executa la distanta variabila fata de limita platformei drumului.

Categoriile de lucrari ce se aplica pe acest tronson sunt:

1.Executie consolidare cu fundatie indirecta:

- Executie coloane forate cu fisa de 12 m - 9 buc;
- Executie radier armat din beton C25/30-L=7.50m, dimensiunile sectiunii transversale 1.85x 1.00-3 radiere. Radierul se va executa pe un beton de poza clasa C12/15-15 cm grosime;
- Executie elevatie din beton armat C25/30 L=7.50 m-3 tronsoane

Elementele geometrice ale elevatiei sunt:

- latime coronament 0.60 m;
- latime baza zid 1.55 m(inclusiv latime cuneta dren 0.35m)
- inaltime elevatie (2.50-3.00)m;

Lungimea unui tronson este de 7.50 m, iar lungimea totala a consolidarii 22.50m.

2. Sferturi de con pentru asigurarea racordarii cu terasamentul drumului a lucrarii de consolidare proiectata.

3. Protejarea suprafetei libere dintre marginea platformei drumului pana la coronamentul zidului cu pereu din beton. Suprafata protejata estimata este de:

- 69.00 mp pentru zona 2;
- 48.00 mp pentru zona 3.

Zidurile de sprijin cu fundatie pe piloti forati de diametru mare - coloane, sunt tronsoane in segmente de cate 7.50 ml, cate 3 coloane pe tronson - solidarizate cu radier din beton armat de 1.85 ml latime si de 1.00 m, din beton C25/30. Elevatia zidului de sprijin care se va executa este de variabila intre (2.50-3.00) ml.

Elementele geometrice ale elevatiei zidului sunt:

- latime coronament 0.60 m;
- latime la baza zid 1.20m;
- inaltime elevatie (2.50-3.00)m;

In spatele zidului de sprijin se va executa hidroizolatia si drenul din bolovani.

Zidul de sprijin se va arma in conformitate cu detaliile de armare din partea desenata a documentatiei. Carcasa de armatura din elevatia zidului se va solidariza de capetele de armatura ce rezulta dupa demolarea a 1.00 m din coloana (acestea se vor executa initial de 13.00 m) astfel incat sa fie asigurata conlucrarea intre acestea.

Coloanele se vor executa cu lungimile finale de 12.00 ml. Lungimea coloanelor

este impusa de adancimea la care s-a identificat stratul de fundatie corespunzator. Coloanele se vor executa cu cate 1.00 ml in plus si din considerentul ca daca terenul s-ar decapa pana la cota la care se va executa radierul - s-ar produce destabilizarea acestuia, volumul de lucrari de refacere ar impune consumuri si deci costuri suplimentare.

Zidurile de sprijin cu fundare indirecta reprezinta lucrarea de consolidare cu ponderea cea mai mare in investitie - lucrari de consolidare.

drenare ape subterane

Pe traseul studiat s-au identificat zone cu apa in exces. Fara ca aceste zone sa fie tratate in mod corespunzator prin executia de lucrari de asanare corp drum, viabilitatea si functionarea traseului de amenajat este incerta.

Zonele identificate sunt amplasate astfel:

Lucrari de drenare a apelor subterane				
Partea stanga	Partea dreapta		Lungime (ml)	Observatii
	Km 15+000	Km 15+070	70	1 camin vizitare
	Km 15+110	Km 15+140	30	-
	Km 15+540	Km 15+850	310	5 camine vizitare
	Km 16+450	Km 16+600	150	2 camine vizitare
total			560	

Pentru asanarea zonei cu apa in exces sunt propuse a fi executate drenuri sub sant – element a caror utilitate este aceea de a colecta si dirijarea apei libere din zona drumului.

Drenurile se vor executa cu tuburi riflate din P.V.C., in jurul carora se va crea un filtru invers din produse de balastiera, astfel incat sa se asigure o colectare facila a apelor. La realizarea filtrului invers se va lucra cu atentie, pentru a nu fi obturate fantele practicate pe tuburi, care permit infiltrarea apei in retelele de colectare. La intervale de aprox. 50 ml vor monta camine de vizitare si se vor descarca in afara zonei drumului astfel incat corpul drumului sa nu fie afectat de prezenta apei.

Drenurile sub sant converg in caminele de vizitare, care au rol important in exploatarea sistemului, oferind posibilitatea interventiilor in eventualele situatii de colmatare. Caminele vor fi executate din tuburi din beton prefabricate.

Pentru asanarea zonei prin preluarea si descarcarea apelor subterane – sunt prevazute a se executa:

- drenuri sub sant ;
- camine de vizitare ;
- put de aerisire ;
- guri de descarcare

4.2. Avize și acorduri:

– prezentarea tuturor avizelor și acordurilor în copii lizibile, inclusiv copii după cererile făcute pentru obținerea acestora.

Nr. crt.	Emitent aviz	Tip aviz	Nr. aviz	Valabilitate aviz	Obs.
1	Consiliul Judetean Buzau	Certificat Urbanism	293/06.10.2017	05.10.2019	
2	SDEE Muntenia Nord	aviz de amplasament favorabil	30301710890/07.12.2017	pana la expirarea CU	
3		Salubritate			Documentatie predata
4	SC Compania de Apa Buzau SA	aviz favorabil	184/25.06.2018		
5	ABA Buzau	negatie	21961/05.12.2017		
6	IPJ Buzau		-	-	Documentatie predata
7	DSP Buzau	Sanatatea populatiei			Documentatie predata
8	ISC Buzau	acord prelabil	-	-	Documentatie predata
9	APM Buzau	decizia etapei de incadrare	-	-	Documentatie predata

Obs. Documentatiile pentru obtinerea avizelor si acordurilor au fost predate avand in vedere precizarile din certificatul de urbanism aferent. Avizele si acordurile obtinute, care nu conditioneaza solutiile de proiectare, raman in evidenta beneficiarului. In aceste conditii nu cunoastem exact situatia obtinerii acestora .

3. Surse de finanțare:

Valoarea totală a investiției 12 269 566.457lei din/de la buget UAT –CJ Buzau 12 269 566.457 lei (cu TVA)

Alte informații necesare susținerii lucrării.

Amenajarea traseului este o necesitate pentru locuitorii din zona și nu numai acestea, fiind un traseu tranzitat, în curse zilnice, de multă populație din zona.

Totalitatea lucrărilor prevăzute pentru executia investitiei formeaza un cadru unitar pentru :

- executia unei lucrari la nivel de calitate si confort specifice unui drum modernizat;
- realizarea unui sistem de consolidare a zonelor deficitare, identificate impreuna cu beneficiarul, care sa asigure stabilitatea corpului drumului dar si a spatiului necesar pentru amenajarea elementelor geometrice proiectate;
- drenarea corespunzatoare a zonelor in care variatia de nivel a apelor subterane, pot influenta stabilitatea generala a drumului;
- asigurarea unui sistem de functionare a elementelor de preluare si descarcare ape pluviale corespunzator;
- asigurarea unei semnalizari pentru asigurarea sigurantei circulatiei in corelare cu standardele si normativele in vigoare.

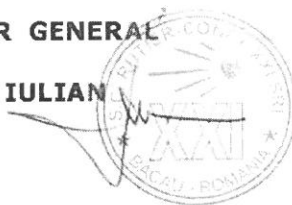
În etapa de elaborare a documentatiei de executie analiza traseului s-a facut cu acuratete și s-au propus lucrarile în functie de starea actuala a tronsonului analizat dar și având în vedere cresterea de trafic ce o va implica starea corespunzatoare a drumului.

Consideram ca aceasta investitie este importanta pentru administratorul rețelei de drumuri județene iar prin implicarea tuturor factorilor determinanti pentru realizarea acesteia se poate completa, la categoria drumurilor cu stare de viabilitate corespunzatoare, acest sector de drum .

Proiectant:
S.C. RUTIER CONEX XXI S.R.L. BACAU

DIRECTOR GENERAL

MATA IULIAN



CONSILIUL JUDEȚEAN BUZĂU
PREȘEDINTE
Nr. 10446/22.07.2019

REFERAT

la proiectul de hotărâre privind aprobarea documentației tehnico-economice- faza Proiect Tehnic - și a indicatorilor tehnico-economici pentru obiectivul de investiții „Reabilitare DJ 203A, km 15+000-22+000, Batogu-Murgești-Livada, județul Buzău”

Consiliul Județean Buzău implementează proiectul „Reabilitare DJ 203A, km. 15+000-22+000, Batogu-Murgești-Livada, județul Buzău”, având ca scop realizarea lucrărilor de reabilitare a unui sector de drum care este parte componentă a drumului județean DJ 203A. Proiectul are în vedere reabilitarea drumului prin prevederea unei îmbrăcămînți rutiere moderne și a unui sistem de colectare și evacuare a apelor din zona drumului, astfel încât să se obțină îmbunătățirea circulației rutiere din punct de vedere al confortului utilizatorului și siguranța circulației rutiere și pietonale.

Documentația tehnico-economică -faza Proiect Tehnic - a primit avizul nr. 152/19.07.2019 al Comisiei tehnico-economice a Consiliului Județean Buzău

Ca urmare, s-a inițiat proiectul de hotărâre prin care, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 907/2016, privind etapele de elaborare și conținutul cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice, urmează să fie supuse aprobării documentația tehnico-economică – faza Proiect Tehnic - și indicatorii tehnico- economici.

În acest sens, propun spre adoptare proiectul de hotărâre în forma prezentată.

PREȘEDINTE,

PETRE – EMANOIL NEAGU



CONSILIUL JUDEȚEAN BUZĂU
DIRECȚIA PENTRU ADMINISTRAREA
PATRIMONIULUI ȘI INVESTIȚII
Nr. 10447/22.07.2019

RAPORT

**la proiectul de hotărâre privind aprobarea documentației
tehnic-economice- faza Proiect tehnic - și a indicatorilor
tehnic-economici pentru obiectivul de investiții „Reabilitare
DJ 203A, km 15+000-22+000, Batogu-Murgești-Livada,
județul Buzău”**

Consiliul Județean Buzău implementează proiectul „Reabilitare DJ 203A, km. 15+000-22+000, Batogu-Murgești-Livada, județul Buzău”, având ca scop realizarea lucrărilor de reabilitare a unui sector de drum care este parte componentă a drumului județean DJ 203A. Proiectul are în vedere reabilitarea drumului prin prevederea unei îmbrăcăminți rutiere moderne și a unui sistem de colectare și evacuare a apelor din zona drumului, astfel încât să se obțină îmbunătățirea circulației rutiere din punct de vedere al confortului utilizatorului și siguranța circulației rutiere și pietonale.

Documentația tehnico-economică -faza Proiect Tehnic - a fost întocmită în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 907/2016, privind etapele de elaborare și conținutul cadru al documentațiilor tehnico- economice aferente obiectivelor/ proiectelor de investiții finanțate din fondurile publice și a primit avizul nr. 152/19.07.2019 al Comisiei tehnico-economice a Consiliului Județean Buzău .

Ca urmare, este necesară inițierea prezentului proiect de hotărâre pe care îl susținem în forma prezentată de inițiator.

DIRECTOR EXECUTIV,

IULIAN PETRE

