

ROMÂNIA
CONSILIUL JUDEȚEAN BUZĂU

HOTĂRÂRE

pentru aprobarea documentației tehnico-economice, faza Documentație de Avizare a Lucrărilor de Intervenție și a indicatorilor tehnico-economici pentru obiectivul de investiții „Reparație capitală pod peste pârâul Slănic pe DJ203K, km 80+000, localitatea Vintilă Vodă, județul Buzău”

Consiliul Județean Buzău,

Având în vedere:

- referatul Președintelui Consiliului Județean Buzău, de inițiere a proiectului de hotărâre, înregistrat la nr. 16838/18.10.2022;
- raportul Direcției pentru Administrarea Patrimoniului și Investiții, înregistrat sub nr. 16839/18.10.2022;
- avizul de legalitate al Secretarului General al Județului Buzău dat pe proiectul de hotărâre;
- avizul Comisiei tehnico-economice a Consiliului Județean Buzău nr. 209/21.09.2021;
- 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 cu modificările și completările ulterioare,

HOTĂRĂȘTE :

Art. 1. Se aprobă documentația tehnico-economică, faza Documentație de Avizare a Lucrărilor de Intervenție, aferentă obiectivului „Reparație capitală pod peste pârâul Slănic pe DJ203K, km. 80+000, localitatea Vintilă Vodă, județul Buzău” prevăzută – în sinteză – în anexa care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art. 2. Se aprobă indicatorii tehnico-economici, aferenți soluției nr. 1 din D.A.L.I., însușită, pentru obiectivul de investiții „Reparație capitală pod peste pârâul Slănic pe DJ203K, km. 80+000, localitatea Vintilă Vodă, județul Buzău”, după cum urmează:

Valoarea totală inclusiv TVA - 6.376.053,62 lei
din care:

- C+M: 5.408.219,80 lei, inclusiv T.V.A.;

a) Durata de realizare a investiției: durata de execuție se estimează la 8 luni;

b) Date tehnice ale investiției:

- ✓ Lungime totală pod: 90,65m
- ✓ Lungime suprastructură: 84,15m
- ✓ Tip grinzi: prefabricate, tronsoane mici
- ✓ Dimensiuni grinzi: L=21,00m, h=1,40m
- ✓ Număr grinzi în secțiune: 4 buc.
- ✓ Lățime totală pod: 10,30m
- ✓ Lățime parte carosabilă: 2 x 3,90m = 7,80m
- ✓ Lățime trotuare: 2 x 1,00m
- ✓ Tip parapeti: bordură înaltă, pietonali metalici
- ✓ Racordarea cu terasamentele: sferturi de con / aripi

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 General al Județului Buzău va asigura transmiterea hotărârii Instituției Prefectului – Județul Buzău, autorităților și instituțiilor interesate precum și publicarea pe site-ul autorității publice județene.

PREȘEDINTE,

PETRE – EMANOIL NEAGU

**AVIZAT PENTRU LEGALITATE,
SECRETARUL GENERAL AL JUDEȚULUI BUZĂU**

MIHAI – LAURENȚIU GAVRILĂ

**Nr. 246
BUZĂU, 18 OCTOMBRIE 2022**

NOTA DE PREZENTARE
pentru susținerea de către proiectant a investiției

1.Date generale:

Obiectiv de investiții: **„Reparație capitală pod peste pârâul Slănic pe DJ203K, km 80+000, localitatea Vintilă Vodă”**

Ordonator principal/secundar/terțiar de credite: **Președintele Consiliului Județean Buzău**

Beneficiar: **UAT Județul Buzău**

Proiectant : **PROCONSINFRA S.R.L.**

Faza de proiectare: **Expertiză Tehnică și DALI**

Amplasamentul obiectivului: **Pod pe DJ203K LA KM 80+000 peste Râul Slănic, la Vintilă Vodă**

2.Indicatorii tehnico-economici:

2.1. Valoarea totală a investiției,(actualizata in preturi 2022):**6.376.053,62 lei cu TVA, din care C+M 5.408.219,80 lei cu TVA.**

2.2. Principalele caracteristici tehnice ale investiției

- ✓ **Lungime totală pod: 90,65m**
- ✓ **Lungime suprastructură: 84,15m**
- ✓ **Tip grinzi: prefabricate, tronsoane mici**
- ✓ **Dimensiuni grinzi: L=21,00m, h=1,40m**
- ✓ **Număr grinzi în secțiune: 4 buc.**
- ✓ **Lățime totală pod: 10,30m**
- ✓ **Lățime parte carosabilă: 2 x 3,90m = 7,80m**
- ✓ **Lățime trotuare: 2 x 1,00m**
- ✓ **Tip parapeti: bordură înaltă, pietonali metalici**
- ✓ **Racordarea cu terasamentele: sferturi de con / aripi**

2.3. Durata de realizare a investiției: **Durata de execuție se estimează la 8 luni calendaristice.**

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

Preturile unitare utilizate pentru estimarea valorii obiectivului de investitii au fost obtinute:

- **din baza de date cu preturi a softului de elaborare devize, actualizata permanent;**
- **cataloge de preturi de la diversi furnizori de materiale;**
- **preturi unitare din baza de preturi proprie a Proiectantului;**
- **diverse oferte de preturi de la furnizori;**
- **experienta anterioara din lucrari similare.**

3. Necesitatea și oportunitatea investiției

Lucrările de intervenții la nivelul infrastructurii locale, în cadrul investiției propuse, sunt necesare în vederea asigurării desfășurării traficului în condiții de siguranță și confort pentru toți participanții, asigurarea unei rețele de transport rutier sigure și operaționale.

Se consideră ca lucrările propuse vor asigura parametrii normali de exploatare, urmând ca în urma implementării investiției, participanții la trafic să beneficieze de condiții superioare de circulație, precum:

- desfășurarea traficului auto și pietonal în condiții optime de siguranță și confort;
- eliminarea posibilității unor degradări majore ce ar determina închiderea drumului și execuția probabilă a unui nou pod, în cazul în care suprastructura ar cădea de pe cuzineți (înclinați peste limita admisă);
- îmbunătățirea accesibilității și mobilității populației, bunurilor și serviciilor, care va stimula o dezvoltare economică durabilă;
- crearea de noi locuri de muncă pe perioada execuției lucrărilor;
- intervenții rapide ale echipelor speciale (ambulanța, pompieri, autoritățile locale);
- diminuarea noxelor rezultate din duratele de transport, lucru benefic pentru mediul înconjurător;

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, soluțiile tehnice propuse

DESCRIEREA OBIECTIVULUI

Obiectivul aparține domeniului public și este situat în extravilan.

Folosința actuală a terenului: domeniu public – albia Pârâului Slănic și DJ203K.

Drumul județean DJ203K traversează la km 80+000, pe raza localității Vintilă Vodă, Pârâul Slănic, pe un pod pe 4 deschideri cu suprastructura alcătuită din grinzi prefabricate din beton precomprimat. În plan, podul este amplasat în aliniament, însă imediat înainte și după pod calea este în curbă.

Podul a fost executat în anul 1975 și a fost proiectat la clasa "I" de încărcare (convoaie A13+S60), conform STAS 3221-63. Până în prezent, în afara unor lucrări minimale de întreținere curentă, nu s-au executat lucrări majore.

Schema statică a podului este de grinzi simplu rezemate. Podul are 4 deschideri de câte 21,00m și o lungime totală de 90,65m, la capătul dinspre Mânzălești podul având ziduri întoarse cu lungimea de 5,90m.

În secțiune transversală sunt dispuse 4 grinzi prefabricate tronsonate (cu tronsoane mici) precomprimate cu lungimea de 21,00m și înălțime de 1,40m. Conlucrarea grinzilor este realizată prin placa monolită din beton armat de la nivelul tălpii superioare a grinzilor și prin antretoaze din beton armat – în planul reazemelor și în mijlocul deschiderilor.

Suprastructura reazemă pe infrastructuri prin intermediul aparatelor de reazem fixe – din neopren (C1, P2, C2) și mobile – penduli din beton armat (P1, P3).

Lățimea totală a podului este de 9,86m, cu o parte carosabilă de 7,50m, pentru 2 fire de circulație, două trotuare pietonale de câte 1,00m și 2 grinzi de parapet a câte 18cm. Intre grinda marginală amonte și prima grindă curentă amonte este realizată o structură metalică din țevă rotundă ce susține o rețea de conducte (apă, utilități), la nivel cu intradosul grinzilor.

Delimitarea părții carosabile de trotuare se face cu borduri normale de beton. Calea pe pod este din beton asfaltic. Calea pe trotuare este din beton asfaltic și din dale de beton de ciment. La marginea trotuarelor este prevăzut parapet pietonal metalic din țevă rotundă. Nu există parapete de siguranță. Sunt prevăzute guri de scurgere, fără tuburi prelungitoare. Dispozitivele de acoperire a rosturilor de dilatație sunt acoperite cu asfalt.

Infrastructura podului este alcătuită din 2 culee masive cu elevații din beton armat și 3 pile cu elevații tip stâlp cu diametrul de 1,50m și rigle cu console din beton armat. Culeea C2 (Mânzălești) este prevăzută cu ziduri întoarse.

Având în vedere alcătuirea constructivă se apreciază că toate infrastructurile sunt fondate direct. Podul nu este prevăzut cu scări de acces și nici cu casiuri.

Racordarea podului cu terasamentele se realizează cu aripi din zidărie de piatră la culeea C1 (Săpoca), iar la culeea C2 (Mânzălești) cu sfert de con pereat în aval și cu zid din zidărie de piatră în amonte, ce se continuă cu resturi ale culeei podului vechi.

Imediat în amonte de podul existent se constată prezența unor resturi (fundații) ale infrastructurii podului vechi (probabil boltă) și în dreptul pilelor. În prezent apa curge prin deschiderea 3 a podului. La cca. 250m aval de pod, pe malul drept este executat un zid de protecție mal din gabioane cu înălțimea elevației de 3,00m.

STAREA ACTUALA

În vederea stabilirii soluțiilor tehnice și a măsurilor de intervenție necesare, în baza Legii 10/1995 privind calitatea în construcții, s-a întocmit o expertiză tehnică de specialitate de către Expert Tehnic Dr. Ing. Mihai PREDESCU, legitimație Seria U nr. 08786 / 01.08.2011 în domeniul CONSTRUCȚII PODURI (A4, B2, D).

Structura de rezistență este alcătuită din grinzi prefabricate tronsonate precomprimate, cu placă monolită din beton armat. Se constată prezența de zone cu beton degradat, urme de infiltrații, carbonatări, pete de culoare închisă, impurități, cauzate de degradarea sau lipsa hidroizolației. La nivelul plăcii monolite din beton armat sunt prezente urme de infiltrații carbonatări, eflorescențe, pete negre, cauzate de degradarea sau lipsa hidroizolației, rosturi de turnare.

Degradările sunt mai pronunțate local, în zona gurilor de scurgere și în zona rosturilor de dilatație din cauza lipsei etanșeității acestora.

La nivelul consolelor grinzilor marginale se remarcă degradări ale betonului pe suprafețe extinse, fisuri longitudinale și faianțări, muchii ciobite.

La nivelul antretoazelor sunt prezente zone cu beton segregat, rosturi de turnare, imperfecțiuni de execuție.

Culeele sunt afectate de infiltrații și scurgeri pe la rosturile de dilatație și pe la consola de trotuar. Elevațiile prezintă pete negre, rosturi de turnare, imperfecțiuni de execuție.

Pilele prezintă degradări ale betonului cauzate de infiltrațiile puternice pe la rosturile căii. Se constată armături expuse și corodate la intradosul consolelor riglelor.

Pe banchetele cuzineților de pe culei și pe riglele pilelor există depuneri de moloz, în special pe rigla pilei P1, unde la nivelul căii s-au format gropi, materialul asfaltic măcinat depunându-se consistent pe rigla pilei.

Se remarcă afuieri la nivelul pilei P2 (la momentul vizionării amplasamentului fundația fiind vizibilă pe o înălțime de cca 0,80m-1,00m).

Suprastructura reazemă pe infrastructuri prin intermediul aparatelor de reazem fixe – din neopren (C1, P2, C2) și mobile – penduli din beton armat (P1, P3). Se remarcă înclinări peste limita admisă la pendulii de pe pilele P1 și P3, în special la cei de pe pila P3, dinspre eschiderea 4.

Racordarea podului cu terasamentele se realizează cu aripi din zidărie de piatră la culeea C1 (Săpoca), iar la culeea C2 (Mânzălești) cu sfert de con pereat în aval și cu zid din zidărie de piatră în amonte. Zidăria de piatră prezintă degradări, este crescută vegetație.

Sfertul de con aval mal stâng are fundația descoperită, parțial suspendată, pereul este degradat, este crescută vegetație arboricolă.

Fundațiile vechiului pod modifică negativ regimul de curgere a apei în zona podului, iar elevația vechiului pod este în pericol de prăbușire. In albie și pe malurile sunt prezente resturi ale vechiului pod.

Rampele de acces prezintă îmbrăcăminte asfaltică cu degradări pe suprafețe extinse, precum fisuri, faianțări, văluriri.

Racordările trotuar pod – acostamente rampe sunt necorespunzătoare. Podul nu este prevăzut cu scări de acces și nici cu casii.

Calea pe pod este din beton asfaltic cu gropi (în dreptul pilei P1, spre Săpoca), văluriri și denivelări, fisuri și crăpături, neuniformități, impurități și depuneri de moloz și vegetație mică crescută la marginea căii și pe trotuare.

Imbrăcămintea asfaltică de pe trotuare este degradată puternic, fiind înlocuită parțial cu dale de beton de ciment.

Podul nu este prevăzut cu parapete de siguranță. Parapetul pietonal prezintă deformări vizibile pe lungimi considerabile, lovituri și rugină.

Dispozitivele de acoperire a rosturilor de dilatație și gurile de scurgere sunt obturate parțial sau total cu asfalt sau moloz.

LUCRARI PROPUSE

Este necesară execuția imediată a următoarelor lucrări pentru punerea în siguranță a podului:

- instituirea unei restricții de viteză la max. 10km/h și a unei restricții de tonaj la max. 7,5tone;

- confecționarea unor blocuri prefabricate (8 bucăți) din beton armat de clasă C35/45 și dispunerea acestora pe riglele pilelor P1 și P3, între perechile de penduli de pe deschideri adiacente) la capetele grinzilor, simetric față rostul de dilatație;

- fixarea prin lipire la partea superioară a blocurilor prefabricate a unor plăcuțe de neopren (aparate de reazem tip 3 și/sau 4) în vederea reducerii la minim a spațiului dintre talpa grinzii și blocul de beton.

- protejarea fundației pilei P2 cu anrocamente mari (sau gabioane), recalibrarea locală a albiei;

- modificarea restricției de viteză la max. 25km/h și a restricției de tonaj la max. 20tone;

Lucrările de mai sus sunt prevăzute a fi executate în regim de urgență, înainte de demararea procedurilor de atribuire a contractului propriu zis de execuție lucrări. În cazul în care, din diverse motive, lucrările urgente nu vor fi efectuate până la începerea propriu zisă a lucrărilor, acestea nu se vor mai executa, întrucât ele au rolul de punere în siguranță până la demararea efectivă a execuției lucrărilor. Totuși, conform Expertizei Tehnice de specialitate, lucrările de mai sus necesită execuție imediată și se recomandă executarea acestora de îndată.

SCENARIUL I: Refacere cale cu montare de parapet de siguranță tip bordură înaltă și consolidarea infrastructurilor

Principalale lucrări constau în:

- desfacerea straturilor căii până la structura de rezistență, fără afectarea acesteia;
- demontarea parapetului pietonal, a bordurilor și a gurilor de scurgere;
- înlocuirea pendulilor din beton armat cu aparate de reazem din neopren armat:
 - instituirea unei restricții de viteză la max. 10km/h;
 - ridicarea cu prese a suprastructurii, pe o înălțime de max. 5cm;
 - înlăturarea pendulilor din beton armat și a blocurilor prefabricate și turnarea unor cuzineți din beton armat la o cotă impusă de înălțimile unor noi aparate de reazem din neopren;
 - montarea noilor aparate de reazem din neopren armat;
 - coborârea suprastructurii pe noile aparate de reazem.
- curățarea cu peria mecanică, injectarea fisurilor conform procedeele tehnice din instrucțiunile C149-87 și reparații locale cu mortare speciale la nivelul întregii suprastructuri – grinzi, placa monolită, antretoaze;
- demolarea consolelor de trotuar (cu conservarea tuturor armăturilor transversale podului, suplimentarea acestora) și rebetonarea acestora odată cu turnarea unui beton de pantă armat clasa C35/45, astfel încât să se permită realizarea unei părți carosabile de 7,80m, a 2 trotuare de câte 1,00m lățime totală și a două grinzi de parapet;
 - realizarea hidroizolației (tip membrană) din materiale performante;
 - realizarea protecției hidroizolației, refacerea căii pe pod din două straturi;
 - refacerea trotuarelor;
 - prevederea de guri de scurgere, prevăzute cu tuburi prelungitoare min. 50cm sub nivelul intradosului grinzilor;
 - montarea de parapet pietonal metalic, zincat; montarea de parapet de siguranță tip bordură înaltă;
 - pe culei și pile se vor monta dispozitive de acoperire a rosturilor de dilatație noi, ce vor fi de tip etanș;
 - degajarea elevațiilor culeelor până la rostul elevație – fundație. Degajarea elevațiilor și parțial a fundațiilor (treapta 1) pilelor. Curățarea cu peria mecanică și injectarea fisurilor conform procedeele tehnice din instrucțiunile C149-87 a tuturor suprafețelor infrastructurilor – pile și culei;
 - cămășuirea elevațiilor culeelor și a fundațiilor (treapta 1) și stâlpilor pilelor, cu beton armat în conlucrare cu infrastructurile existente; Cămășuirea se va realiza cu beton armat clasa C30/37 cu grosimea de 50cm la fundații, respectiv 25cm la elevații.

- reparații cu mortare speciale pe restul suprafețelor infrastructurilor (banchete, rigle, ziduri întoarse);
- prevederea de opritori antiseismici pe toate infrastructurile;
- protejarea pilelor P2 și P3 cu gabioane 4,00m x 0,75m, 2,00m x 1,00m și 1,50m x 1,00m și execuția unui blocaj din anrocamente (bolovani sau blocuri de beton cu greutate mai mare de 100kg/buc.);
- curățarea și calibrarea albiei în zona podului, amonte și aval;
- racordarea la capetele podului a părții carosabile și a platformei rampelor de acces la caracteristicile podului (lățime, linie roșie);
- înlocuirea plăcilor de racordare la capetele podului dacă se constată degradarea acestora în momentul începerii execuției, sau lipsa acestora;
- montare de parapete direcționale pe rampe;
- demolarea îngrijită a culeii vechiului pod și execuția unor aripi noi pe partea amonte și aval, mal stâng;
- execuția la capătul dinspre Săpoca a unor ziduri de sprijin tip "L" pentru susținerea trotuarelor, pe ambele părți, cu lungimea de câte 5,00m;
- reparații la aripile din zidărie de piatră și la sferturile de con, execuția de scări de acces și de casiuri și pereu la racordarea cu terasamentele;
- protecția anticorozivă cu vopsea specială a tuturor suprafețelor de beton de la nivelul suprastructurii și a infrastructurilor;
- realizarea marcajelor rutiere și montarea indicatoarelor de semnalizare rutieră necesare pe pod și rampe;

Lucrările propuse în soluția 1 mențin podul la parametrii normali de exploatare corespunzător clasei "I" de încărcare (convoaie A13+S60) și vor prelungi durata de viață a podului cu 25 de ani.

Lucrările de la nivelul căii se vor executa sub circulație, pe jumătate de cale, în concordanță cu tehnologia de execuție. Pentru aceasta se va întocmi un plan de management a traficului și vor fi stabilite măsurile speciale de siguranță care vor fi aplicate pe timpul execuției lucrărilor. Fluentizarea traficului se va realiza prin dirijarea și orientarea șoferilor cu semafoare temporizate sau piloți de circulație, poziționați la capetele podului.

SCENARIUL II: Aducerea podului la clasa "E" de încărcare, prin consolidarea suprastructurii cu lamele din fibră de carbon

Principalale lucrări constau în:

- desfacerea straturilor căii până la structura de rezistență, fără afectarea acesteia;
- demontarea parapetului pietonal, a bordurilor și a gurilor de scurgere;
- înlocuirea pendulilor din beton armat cu aparate de reazem din neopren armat:
 - instituirea unei restricții de viteză la max. 10km/h;
 - ridicarea cu prese a suprastructurii, pe o înălțime de max. 5cm;
 - înlăturarea pendulilor din beton armat și a blocurilor prefabricate și turnarea unor cuzineți din beton armat la o cotă impusă de înălțimile unor noi aparate de reazem din neopren;
 - montarea noilor aparate de reazem din neopren armat;
 - coborârea suprastructurii pe noile aparate de reazem.
- curățarea cu peria mecanică, injectarea fisurilor conform procedeele tehnice din instrucțiunile C149-87 și reparații locale cu mortare speciale la nivelul întregii suprastructuri – grinzi, placa monolită, antretoaze;

- consolidarea grinzilor cu lamele din țesătură din fibră de carbon. Pe tălpile inferioare ale fiecărei grinzi se vor dispune, pe o lungime de 15,00m, câte 2 lamele de carbon 120mm x 1,4mm. Pentru a asigura o ancorare optimă și o protecție corespunzătoare pentru lamele, se vor dispune fâșii de țesătură din fibra de carbon pe talpa inferioară și pe bulbul grinzilor.

Lucrarile vor fi executate exclusiv de personal instruit, cu respectarea fișelor tehnice ale produselor. Tehnologia de aplicare se va adapta în funcție de specificațiile și instrucțiunile de aplicare din fișele tehnice ale producătorului. Se va acorda o atenție deosebită operațiunilor de aplicare a lamelor și țesăturii de carbon, întrucât acestea sunt elemente de rezistență, având rol de consolidare structurală.

Lucrarile de consolidare cu fibre și țesătură de carbon se vor executa în perioade de timp cu trafic redus și cu instituirea unei restricții de tonaj la max. 7,5t.

Lucrarile de consolidare cu fibre și țesătură de carbon se vor realiza după desfacerea căii, dar înainte de turnarea betonului de pantă.

- demolarea consolelor de trotuar (cu conservarea tuturor armăturilor transversale podului, suplimentarea acestora) și rebetonarea acestora odată cu turnarea unui beton de pantă armat clasa C35/45, astfel încât să se permită realizarea unei părți carosabile de 7,80m, a 2 trotuare de câte 1,20m lățime totală și a două grinzi de parapet;

- realizarea hidroizolației (tip membrană) din materiale performante;

- realizarea protecției hidroizolației, refacerea căii pe pod din două straturi;

- refacerea trotuarelor;

- prevederea de guri de scurgere, prevăzute cu tuburi prelungitoare min. 50cm sub nivelul intradosului grinzilor;

- montarea de parapet pietonal metalic, zincat;

- montarea de parapet de siguranță tip bordură înaltă;

- pe culei și pile se vor monta dispozitive de acoperire a rosturilor de dilatație noi, ce vor fi de tip etanș;

- degajarea elevațiilor culeelor până la rostul elevație – fundație. Degajarea elevațiilor și parțial a fundațiilor (treapta 1) pilelor.

- curățarea cu peria mecanică și injectarea fisurilor conform procedeele tehnice din instrucțiunile C149-87 a tuturor suprafețelor infrastructurilor – pile și culei;

- cămășuirea elevațiilor culeelor și a fundațiilor (treapta 1) și stâlpilor pilelor, cu beton armat în conlucrare cu infrastructurile existente; Cămășuirea se va realiza cu beton armat clasa C30/37 cu grosimea de 50cm la fundații, respectiv 25cm la elevații.

- reparații cu mortare speciale pe restul suprafețelor infrastructurilor (banchete, rigle, ziduri întoarse);

- prevederea de opritori antiseismici pe toate infrastructurile;

- protejarea pilelor P2 și P3 cu gabioane 4,00m x 0,75m, 2,00m x 1,00m și 1,50m x 1,00m și execuția unui blocaj din anrocamente (bolovani sau blocuri de beton cu greutate mai mare de 100kg/buc.);

- curățarea și calibrarea albiei în zona podului, amonte și aval;

- racordarea la capetele podului a părții carosabile și a platformei rampelor de acces la caracteristicile podului (lățime, linie roșie);

- înlocuirea plăcilor de racordare la capetele podului dacă se constată degradarea acestora în momentul începerii execuției, sau lipsa acestora;

- montare de parapete direcționale pe rampe;

- demolarea îngrijită a culeii vechiului pod și execuția unor aripi noi pe partea amonte și aval, mal stâng;
- execuția la capătul dinspre Săpoca a unor ziduri de sprijin tip "L" pentru susținerea trotuarelor, pe ambele părți, cu lungimea de câte 5,00m;
- reparații la aripile din zidărie de piatră și la sferturile de con, execuția de scări de acces și de casieri și pereu la racordarea cu terasamentele;
- protecția anticorozivă cu vopsea specială a tuturor suprafețelor de beton de la nivelul suprastructurii și a infrastructurilor;
- realizarea marcajelor rutiere și montarea indicatoarelor de semnalizare rutieră necesare pe pod și rampe;

Lucrările propuse în soluția 2 aduc podul la parametrii normali de exploatare corespunzător clasei "E" de încărcare (convoaie A30+V80) și vor prelungi durata de viață a podului cu 30 de ani.

Lucrările de la nivelul căii se vor executa sub circulație, pe jumătate de cale, în concordanță cu tehnologia de execuție. Pentru aceasta se va întocmi un plan de management a traficului și vor fi stabilite măsurile speciale de siguranță care vor fi aplicate pe timpul execuției lucrărilor. Fluentizarea traficului se va realiza prin dirijarea și orientarea șoferilor cu semafoare temporizate sau piloți de circulație, poziționați la capetele podului.

Având atât avantajul economic, cât și pe cel al duratei de execuție, se recomandă spre implementare Scenariul I de intervenție - execuția de lucrări de refacere cale cu montare de parapet de siguranță tip bordură înaltă și consolidarea infrastructurilor. Consolidarea podului la clasa "E" de încărcare poate fi făcută și în cadrul unei intervenții ulterioare.

5. Surse de finanțare:

— valoarea totală a investiției **6.376.053,62 lei cu TVA** din/de la **bugetul local**.

6. Alte informații necesare susținerii lucrării.

**Proiectant,
PROCONSINFRA S.R.L.
Sef de proiect,
Ing. Adrian TUDOR**

CONSILIUL JUDEȚEAN BUZĂU
PREȘEDINTE
Nr. 16838/18.10.2022

REFERAT

la proiectul de hotărâre pentru aprobarea documentației tehnico-economice, faza Documentație de Avizare a Lucrărilor de Intervenție și a indicatorilor tehnico-economici pentru obiectivul de investiții „Reparație capitală pod peste pâraul Slănic pe DJ203K, km 80+000, localitatea Vintilă Vodă, județul Buzău”

Consiliului Județean Buzău implementează proiectul „Reparație capitală pod peste paraul Slănic pe DJ203K, km. 80+000, localitatea Vintilă Vodă, județul Buzău”, având ca scop realizarea lucrărilor de reparație capitală a podului aflat în stare tehnică rea.

Proiectul are în vedere asigurarea parametrilor normali de exploatare, urmand ca în urma implementării investiției, participanții la trafic să beneficieze de condiții superioare de circulație precum:

Desfășurarea traficului auto și pietonal în condiții optime de siguranță și confort, eliminarea posibilității unor degradări majore ce ar determina închiderea drumului și executia probabilă a unui nou pod, în cazul în care suprastructura ar cădea de pe cuzinete (inclinați peste limita admisă), îmbunătățirea accesibilității și mobilității populației, bunurilor și serviciilor care va stimula o dezvoltare economică durabilă, crearea unor noi locuri de muncă pe perioada executiei lucrărilor, intervenții rapide ale echipelor speciale de intervenție diminuarea noxelor rezultate din duratele de transport. Documentația tehnico-economică, faza Documentație de Avizare a Lucrărilor de Intervenție, a primit avizul Comisiei tehnico-economice a Consiliului Județean Buzău, înregistrat cu numărul 209/21.09.2021.

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 Documentație de Avizare a Lucrărilor de Intervenție și indicatorii tehnico-economici.

În acest sens, propun adoptarea proiectului de hotărâre în forma prezentată.

PREȘEDINTE

PETRE - EMANOIL NEAGU

CONSILIUL JUDEȚEAN BUZĂU
DIRECȚIA PENTRU ADMINISTRAREA
PATRIMONIULUI ȘI INVESTIȚII
Nr. 16839/18.10.2022

RAPORT

**la proiectul de hotărâre pentru aprobarea documentației
tehnic-economică, faza Documentație de Avizare a
Lucrărilor de Intervenție și a indicatorilor tehnico-economici
pentru obiectivul de investiții „Reparație capitală pod peste
pârâul Slănic pe DJ203K, km 80+000, localitatea Vintilă
Vodă, județul Buzău”**

Consiliului Județean Buzău implementează proiectul „Reparație capitală pod peste paraul Slănic pe DJ203K, km. 80+000, localitatea Vintilă Vodă, județul Buzău”, având ca scop realizarea lucrărilor de reparație capitală a podului aflat în stare tehnică rea.

Documentația tehnico-economică, faza Documentație de Avizare a Lucrărilor de Intervenție, 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 și proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice și a primit avizul Comisiei tehnico-economice a Consiliului Județean Buzău, înregistrat cu numărul 209/21.09.2021.

Prin soluția I, adoptată, reparația capitală, a podului, asigură eliminarea posibilității caderii suprastructurii de pe cuzinetii înclinați peste limita admisă și desfășurarea traficului auto și pietonal în condiții optime de siguranță și confort.

Ca urmare, este necesară inițierea unui proiect de hotărâre prin care, în respectul prevederilor legale, urmează a se aproba:

- documentația tehnico- economică-faza D.A.L.I.;
- indicatorii tehnico-economici.

DIRECTOR EXECUTIV,

IULIAN PETRE