

ROMÂNIA
CONSILIUL JUDEȚEAN BUZĂU

HOTĂRÂRE

pentru aprobarea documentației tehnico-economice, faza Documentație de Avizare a Lucrărilor de Intervenție, a indicatorilor tehnico-economici și a cofinanțării obiectivului de investiții „Modernizare DJ 204C, km 60+000-84+500, Lim. Județ Vrancea – Bisoca – Sărulești – Vintilă Vodă, județul Buzău” promovat spre finanțare prin Programul Național de Dezvoltare Locală al Ministerului Dezvoltării Regionale, Administrației Publice și Fondurilor Europene

Consiliul Județean Buzău,
Având în vedere:

- expunerea de motive a Președintelui Consiliului Județean Buzău, înregistrată sub nr. 14222/18.10.2017;
- raportul Direcției pentru Administrarea Patrimoniului și Investiții, înregistrat sub nr. 14223 /18.10.2017;
- avizul de legalitate al Secretarului Județului Buzău dat pe proiectul de hotărâre;
- avizul Comisiei tehnico-economice a Consiliului Județean Buzău nr. ____/____;
- prevederile Hotărârii Consiliului Județean Buzău nr. 212/ 2017 privind aprobarea utilizării în anul 2017 a excedentului anual al bugetului propriu al județului Buzău rezultat la încheierea exercițiului bugetar la 31 decembrie 2016 - formă actualizată (1);
- prevederile art. 7 alin. (1) lit. „f” din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 28/2013 pentru aprobarea Programului Național de Dezvoltare Locală cu modificările și completările ulterioare;
- prevederile art. 1, art. 2 lit. „c”, art. 8 alin. (3) din Ordinul nr. 1851/2013, cu modificările și completările ulterioare privind aprobarea Normelor metodologice pentru punerea în aplicare a Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 28/2013,

În temeiul art. 91 alin.(1) lit. „b”, alin.(3) lit. „f” și art. 97 din Legea nr. 215/2001 a administrației publice locale, republicată, cu modificările și completările ulterioare,

HOTĂRĂȘTE :

Art. 1. Se aprobă documentația tehnico-economică, faza Documentație de Avizare a Lucrărilor de Intervenție, aferentă obiectivului „Modernizare DJ 204C, km. 60+000-84+500, Lim. Județ Vrancea – Bisoca – Sărulești – Vintilă Vodă, județul Buzău” prevăzută – în sinteză – în anexa care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art. 2. Se aprobă indicatorii tehnico-economici pentru obiectivul de investiții „Modernizare DJ 204C, km. 60+000-84+500, Lim. Județ Vrancea – Bisoca – Sărulești – Vintilă Vodă, județul Buzău”, după cum urmează:

- a) Valoarea totală inclusiv TVA - 100.992.563,00 lei
din care:
 - C+M: 88.691.117,00 lei;
- b) Durata de execuție a lucrărilor: 36 de luni;
- c) Date tehnice ale investiției:
 - Sector drum: km. 66+600 – 84+500, L=17,9 km. clasa tehnică IV;
 - platforma drumului: 8,0 m;
 - lățimea căii de rulare: 6,0 m;
 - acostamente: 2x1 m;
 - Sector drum: km. 60+000 – 66+600, L=6,6 km. clasa tehnică V
 - platforma drumului: 5,0 m;
 - lățimea căii de rulare: 1x 4,0 m, cu platforme de încrucișare de 30,00 x2,00m lățime la fiecare 500m;
 - acostamente: 2x0,5 m;
 - Alte date tehnice ale investiției:
 - Lucrări de artă – poduri - 1 buc. se va reabilita.
 - Lucrări de consolidare – 8 zone
 - Podețe tubulare D= 1000 mm - 7 buc.
 - Podeț casetat C2 - 5 buc.

Art. 3. Se aprobă cofinanțarea proprie a Unității Administrativ-Teritoriale – Județul Buzău prin Consiliul Județean Buzău cu suma de 2.397.034,00 lei la realizarea obiectivului de investiții prevăzut la art. 1 și 2.

Art. 4. 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. 5. Secretarul județului Buzău va asigura aducerea la cunoștința publică a prevederilor prezentei hotărâri, prin publicarea acesteia pe site-ul Consiliului Județean Buzău și în Monitorul Oficial al județului, precum și comunicarea hotărârii autorităților, instituțiilor și persoanelor interesate.

PREȘEDINTE,

PETRE – EMANOIL NEAGU

**AVIZAT PENTRU LEGALITATE,
SECRETARUL JUDEȚULUI BUZĂU**

MIHAI – LAURENȚIU GAVRILĂ



**Nr. _____
BUZĂU, _____ 2017**

NOTA DE PREZENTARE

1. INFORMATII GENERALE

1.1 Denumirea obiectivului de investiții

Modernizare DJ 204C, km 60+000 – 84+500, Lim. Județ Vrancea – Bisoca – Sărulești – Vintilă Vodă, Județul Buzău

1.2 Ordonator principal de credite/ investitor

Ministerul Dezvoltării Regionale, Administrației Publice și Fondurilor Europene

1.3 Beneficiarul investitiei

Unitatea Administrativ Teritorială - Consiliul Județean Buzău

1.4 Proiectant

RIA DESIGN CONSULTING SRL,
Voluntari, str. Ion Creangă (fostă David Constantin), nr. 33, jud. Ilfov
J23/3064/2008, RO24541003

1.5 Faza

Documentatia de Avizare a Lucrarilor de Interventie

1.6 Amplasamentul

Amplasamentul cercetat se află situat în intravilanul și extravilanul comunelor Bisoca, Mânzălești, Sărulești și Vintilă Vodă, aflate în județul Buzău.

2. INDICATORII TEHNICO – ECONOMICI

2.1 Valoarea totala a investiei in lei 100.992.563, din care C+M 88.691.117

2.2 Principalele caracteristici tehnice ale investiei

Obiectul prezentului proiect sunt lucrările de modernizare a drumului județean DJ204C, pe raza județului Buzău, cu L=24,500m. Sectorul analizat se află între km 60+000-84+500, iar kilometrarea se va face odată cu bornarea întregului drum. Km 60+000 se află la limita județului Buzău cu Vrancea, km 0 aflându-se pe teritoriul județului Vrancea. Pe teritoriul județului Vrancea, drumul este clasificat ca drum național cu indicativul DN2N, iar de la intersecția cu DN2R, în localitatea Jitia, acesta este în mare parte asfaltat.

Proiectul prevede modernizarea drumului prin prevederea unei îmbracaminti rutiere moderne și a unui sistem de colectare și evacuare a apelor din zona drumului, precum și îmbunătățirea elementelor geometrice în plan și profil longitudinal existente, astfel încât să se obțină îmbunătățirea circulației rutiere din punct de vedere al confortului utilizatorului și siguranța circulației rutiere și pietonale

2.3 Durata de realizare a investitiei

Denumirea lucrari	Durata de realizare												
	Anul 1				Anul 2				Anul 3				
Predare amplasament	█												
Organizarea de santier		█											
Lucrări de drum și consolidări	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█
Lucrări de artă						█							█
Siguranta circulatiei												█	█
Receptia lucrari													█

Etapele principale ale realizarii investitiei sunt:

- Organizarea santierului;
- Executia lucrarilor de drum, inclusiv scurgerea apelor;
- Executia lucrarilor de consolidări;
- Execuția podului;
- Realizarea marcajelor rutiere privind siguranta circulatiei;
- Realizarea semnalizarii verticale privind siguranta circulatiei;

2.4 Justificare a preturilor unitare utilizate la intocmirea devizului general / pe obiect.

Pentru intocmirea devizelor pe obiect si a devizului general s-au avut in vedere preturile utilizate de softul Windev cat si baza de date a societatii ce cuprinde oferte ale producator pentru obiectivele prezentului proiect.

3. NECESITATEA SI OPORTUNITATEA INVESTIȚIEI

Proiectul prevede modernizarea drumului prin prevederea unei imbracaminti rutiere moderne si a unui sistem de colectare si evacuare a apelor din zona drumului, precum si imbunatatirea elementelor geometrice in plan si profil longitudinal existente, astfel incat sa se obtina imbunatatirea circulatiei rutiere din punct de vedere al confortului utilizatorului si siguranta circulatiei rutiere si pietonale.

Prezentul proiect este relevant pentru imbunătățirea infrastructurii de transport regionale și locale, al cărei obiectiv îl reprezintă îmbunătățirea accesibilității regiunii și mobilității populației, bunurilor și serviciilor în vederea stimulării dezvoltării economice durabile.

Realizarea obiectivului se va concretiza intr-o serie de avantaje social - economice, precum:

- imbunatatirea substantiala a nivelului de servicii catre populatie;
- imbunatatirea semnificativa a standardelor de mediu;

- dezvoltarea economica si sociala durabila.

Totodată prin implementarea proiectul se estimează:

- dezvoltarea economică a zonei, creșterea pieței agricole și a investițiilor locale prin îmbunătățirea condițiilor de funcționare a agenților economici existenți și apariția de agenți economici noi care să contribuie la creșterea pieței agricole;
- creșterea numărului de locuri de muncă rezultat al dezvoltării economice a zonei;
- îmbunătățirea stării de sănătate a locuitorilor comunei prin accesul la mijloacele de intervenție în caz de urgență, ca urmare a faptului că drumurile devin practicabile în orice condiții meteorologice;
- creșterea frecvenței școlare și scăderea abandonului școlar prin posibilitatea utilizării drumurilor locale și pe timp ploios, drumurile devenind practicabile indiferent de condițiile meteorologice;
- dezvoltarea turismului rural prin accesul facil la obiectivele din zonă, cu precădere Mănastirea Poiana Mărului.

Transporturile reprezintă unul dintre elementele fundamentale ale procesului de integrare europeană, fiind strâns legate de crearea și finalizarea pieței interne, care promovează ocuparea forței de muncă și creșterea economică. Transporturile se numără printre primele domenii de politică comună ale Uniunii Europene și sunt esențiale pentru realizarea libertăților pieței comune, prevăzute de Tratatul de la Roma din 1957: libera circulație a persoanelor, serviciilor și mărfurilor. Întrucât fără legături și rețele de transport, libera circulație nu ar fi posibilă, politica UE în acest domeniu a fost întotdeauna orientată către suprimarea obstacolelor dintre statele membre și crearea unui spațiu european unic al transporturilor, cu condiții concurențiale echitabile pentru și între diferitele tipuri de transport: rutier, feroviar, aerian și naval. Având în vedere faptul că infrastructura de transport nu este distribuită uniform în țările Uniunii Europene, în comunicarea sa „EUROPA 2020 – O strategie europeană pentru o creștere inteligentă, durabilă și favorabilă incluziunii”, Comisia a subliniat importanța coeziunii sociale, a unei economii mai verzi, a educației și inovării pentru Europa, obiective care trebuie să se reflecte aspecte ale politicii europene în domeniul transporturilor cu scopul de a asigura mobilitatea durabile pentru toți cetățenii, eliminarea emisiilor de carbon în domeniul transporturilor și utilizarea la maximum a progreselor tehnologice.¹

La nivelul României, un document foarte important îl reprezintă Acordul de Parteneriat, documentul semnat de România și Comisia Europeană, prin care se prezintă modul în care vor fi folosite fondurile europene structurale și de investiții în perioada de programare 2014-2020. Potrivit acestuia, infrastructura de transport învechită, este o piedică în calea dezvoltării. Astfel, plecând de la premisa că accesibilitatea este o condiție esențială a dezvoltării economice și sociale, iar rețeaua de transport subdezvoltată și calitatea slabă a serviciilor sunt o barieră în calea dezvoltării orașelor, precum și a satelor și comunelor, constatam că efectele negative se reflectă în mobilitatea scăzută a forței de muncă și, prin urmare, în lipsa exploatării acesteia, dar și prin reducerea accesului la servicii de bază, costuri ridicate și timpuri de călătorie mari, cu efecte negative asupra competitivității.

¹ <http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2010/RO/1-2010-389-RO-F1-1.Pdf>

Problemele de accesibilitate ale României și rata mare a accidentelor soldate cu victime sunt cauzate de slaba calitate a infrastructurii rutiere, de legăturile deficitare între rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T) și estul și vestul țării, de progresul lent al modernizării căilor ferate și de viteza mică a trenurilor de marfă și de pasageri. Unele părți ale țării sunt grav defavorizate, în special regiunile din nord aflate la granița cu Ucraina și Moldova și cele din Delta Dunării.

Întrucât România ocupă ultima poziție între statele membre ale UE în ceea ce privește calitatea infrastructurii, atât a infrastructurii rutiere cât și a infrastructurii feroviare², iar lipsa unei infrastructuri de transport de bună calitate se reflectă în creșterea costurilor sectorului privat, limitând integrarea pe piața UE și reducând productivitatea, s-a elaborat la nivelul țării pentru a veni în reîntâmpinare acestor bariere Master Planul General De Transport (MPGT). Investitia Modernizare DJ 204C, km 60+000 – 84+500, Lim. Județ Vrancea – Bisoca – Sărulești – Vintilă Vodă, Județul Buzău, face parte din planul de dezvoltare al județului Buzău.

Proiectul de investiții în infrastructura de bază **Modernizare DJ 204C, km 60+000 – 84+500, Lim. Județ Vrancea – Bisoca – Sărulești – Vintilă Vodă, Județul Buzău** respecta *Principiul rolului multiplu în sensul accesibilizării agenților economici, a zonelor turistice, a investițiilor sociale, accesibilizarea altor investiții finanțate din fonduri publice, respectiv asigura:*

- acces direct in zone cu potential economic;
- acces direct la investitii sociale si de interes public;
- acces direct la alte investitii private finantate din fonduri europene.

Realizarea unei infrastructuri moderne prin îmbunătățirea rețelei de drumuri de interes local este deosebit de importantă pentru județ în ceea ce privește atragerea și menținerea investițiilor în zonă, dezvoltarea economico-socială și dezvoltarea echilibrată a regiunii din care face parte acest drum, reprezentând în același timp și punctul de plecare pentru transformarea zonei într-o zonă atractivă de locuit, pentru desfășurarea de activități economice și activități turistice, având în vedere potențialul deosebit al zonei.

4. CONFINUTUL DOCUMENTATIEI / CONCORDANTA DINTRE ELEMENTELE DOCUMENTATIEI TEHNICO-ECONOMICE SUPUSE ANALIZEI SI CELE SOLICITATE PRIN CAIETUI DE SARCINI.

4.1 Descrierea investitiei:

PREZENTAREA INVESTITIEI

Traseul drumului din punct de vedere juridic reprezintă domeniul public de interes județean și face parte din rețeaua de drumuri a județului Buzău.

Drumul prezintă lățimi variabile, de la începutul sectorului la km 60+000 având o lățime a platformei de maxim 5.00m. Această lățime se regăsește până în zona km 66+600 la intersecția cu DC198. În profil transversal drumul se află în profil mixt în general cu debleu pe partea dreaptă la traversarea pădurii și la traversarea localităților. Profilul alternează cu debleu pe partea stângă în zona cu altitudinile cele mai mari, la ieșire din Bisoca, precum și

² Acordul de parteneriat 2014-2020 p. 99, accesat la <http://www.fonduri-ue.ro/files/documente-relevante/acord/Acord de Parteneriat 2014-2020 RO.pdf>

pe zone scurte în pădure. Se întâlnesc și zone scurte cu debleu (nu mai lungi de 50m) sau de rambleu (nu mai lungi de 150-200m). La traversarea localității Sărulești sunt întâlnite mai multe garduri realizate din zidărie de piatră, proprietățile aflându-se deasupra cotei drumului, această situație fiind întâlnită cu precădere pe partea dreaptă.

În general la traversarea localităților, în zonele locuite, pe partea stângă drumul se află în rambleu cu înălțimi relativ mari.

CARACTERISTICI TEHNICE

Traseul in plan

Traseul drumului este alcatuit dintr-o succesiune de aliniamente si curbe neamenajate in spatiu.

Structura rutiera existenta

Structura rutiera a drumului este constituită dintr-o îmbrăcăminte asfaltică degradată pe o fundație din împietruire infestată cu pământ așternută în anii precedenți. Sunt identificate și sectoare fără îmbrăcaminte asfaltică, stratul de uzură actual fiind o împietruire cu grosimi variabile.

— soluțiile tehnice propuse
In cadrul proiectului s-au studiat doua variante de alcatuire a sistemului rutier, astfel:

Soluția I

- 4cm strat de uzură BA16 sau BAR16 conform AND 605 (BA16 rul conform SR EN 13108)
- 6cm strat de legătură BAD20 sau BADPC20 conform AND 605 (BA20 leg conform SR EN 13108)
- 25cm fundație de piatră spartă 0-63 conform SR EN 13242+A1
- Săpătură 20-30cm sau decapare/scarificare cu reprofilarea stratului existent *

Soluția II

- 20cm strat de uzură beton de ciment rutier BcR 3.5
- 5cm nisip
- 25cm strat de fundație din balast conform SR EN 13242+A1
- Săpătură 20-30cm sau decaparescarificare cu reprofilarea stratului existent *

Soluția 1, fiind varianta optima care a rezultat in urma *Analizei multicriteriala a solutiilor propuse pentru asfaltarea drumului.*

Desctierea lucrarilor:

Ax in plan

Traseul proiectat are o lungime totala de 24,500 m si se suprapune în totalitate pe traseul drumului existent. Axa in plan este caracterizata aliniamente racordate cu arc de cerc, avand raza minimă de 30m. Viteza de proiectare este de 40 Km/h.

Lucrarile proiectate se incadreaza pe traseul existent al drumului.

Profilul longitudinal

Profilul longitudinal a fost proiectat urmărind linia roșie existentă. Declivitatea minima este de

0.2% iar declivitatea maxima de 12%. S-au avut în vedere următoarele, trebuind mentionate prevederile din ord. MT nr. 1296, capitolul 5, "Dispoziții finale", punctul 5.2: " În cazul modernizării, consolidării sau reabilitării unor sectoare de drumuri existente, care au un sistem rutier definitiv fără defecte majore structurale: sunt în ramblee înalte sau deblee adânci, au lucrări grele de sprijinire și consolidare, sunt în traversarea localităților cu numeroase accese și prezintă elemente geometrice care nu se încadrează în cele prevăzute de norme, iar amenajarea în condițiile normelor ar necesita lucrări de volume mari și costisitoare, exproprieri și/sau demolări sau ar elimina posibilitățile de acces la riverani, cu acordul administratorului drumurilor, acestea se pot corela cu viteza de proiectare în cadrul unui proces de proiectare excepțională, prin adoptarea unor elemente la limita celor rezultate din calcule, fără însă a afecta siguranța circulației, prevăzându-se măsuri corespunzătoare."

Aceste precizări sunt necesare în special la asigurarea elementelor geometrice prevăzute în STAS 863/85 (în plan, profil longitudinal, viteze de proiectare, latimi ale platformei și partii carosabile etc).

Razele racordarilor verticale sunt după cum urmează:

- Raza minima 500 m
- Raza maxima 6000 m

Viteza de proiectare pentru profilul longitudinal, având în vedere razele minime de racordare este de 40 Km/h.

Axa în plan și profilul longitudinal respecta prevederile STAT 863 – 85 privind "Elementele geometrice ale traseelor" și a ordinului 1296/2017 al Ministerului Transporturilor privind "Proiectarea, Construcția și Modernizarea Drumurilor".

Profil transversal

Partea carosabilă proiectată are o lățime de 6.00 m încadrată cu acostamente de 1.00 m pe fiecare parte, asigurându-se o platformă de 8.00m, cu pantă în acoperiș, astfel:

- Drum de clasă tehnică IV:
- Platforma: 8.00m
- Parte carosabilă: 2x3.00m
- Acostamente: 2x1.00m
- Panta transversală pe partea carosabilă: 2,5% (pantă în acoperiș)

În urma măsurătorilor din teren s-a constatat că pe zona km 60+000-66+600 lățimea existentă a platformei este de maxim 5.00 m (zonă împietruită) din care parte carosabilă 3.50-4.00m.

Astfel pe această zonă se propune realizarea unei platforme aferentă unui drum de clasă tehnică V, cu o singură bandă, respectiv :

- Drum de clasă tehnică V:
- Platforma: 5.00m
- Parte carosabilă: 1x4.00m

- Acostamente: 2x0.50m
- Panta transversală pe partea carosabilă: 2,5% (pantă în acoperiș sau pantă unică)

Pe această zonă se vor dispune platforme de încrucișare de 30.00x2.00m latime, la fiecare 500m.

Sistemul rutier

Având în vedere lucrările care se vor executa, soluția sistemului rutier este prezentat în tabelul de mai jos:

Pentru partea carosabilă de 1 x 4.00 m	Pentru acostament cu latimea de 0.50-1.00 m (în funcție de profilul transversal ales)
<ul style="list-style-type: none"> • 4 cm BA16/BAR16 (BA16rul) • 6 cm BAD20 (BAD20leg) • 25 cm piatră spartă 	<ul style="list-style-type: none"> • 35 cm piatră spartă

Pe sectoarele asfaltate se va freza îmbrăcămintea asfaltică existentă pe toată grosimea, iar pe zonele cu defecte majore aceasta se va decapa. Suprafața rezultată, atât după frezare, cât și suprafețele existente împietruite se vor scarifica după care se va realiza sistemul rutier de mai sus.

Lucrări de consolidare

Sunt identificate 8 zone cu cedări ale complexului rutier care se regăsesc la următoarele poziții km și pentru care se propun următoarele soluții:

- Km 83+300 – realizarea unei saltele de gabioane sub sistemul rutier al drumului, cu o grosime de 1.00m, îmbrăcată în geotextil anticontaminat. Pentru aceasta se va realiza o extrasăpătură pe o grosime de minim 1.50 pentru instalarea saltelei de gabioane. Lungimea de aplicare este de 90.00m.
- Km 82+250 – realizarea unei saltele de gabioane sub sistemul rutier al drumului, cu o grosime de 1.00m, îmbrăcată în geotextil anticontaminat. Pentru aceasta se va realiza o extrasăpătură pe o grosime de minim 1.50 pentru instalarea saltelei de gabioane. Lungimea de aplicare este de 50.00m.
- 82+000 – realizarea unei saltele de gabioane sub sistemul rutier al drumului, cu o grosime de 1.00m, îmbrăcată în geotextil anticontaminat. Pentru aceasta se va realiza o extrasăpătură pe o grosime de minim 1.50 pentru instalarea saltelei de gabioane. Lungimea de aplicare este de 50.00m.
- 81+900 ieșire Sărulești – realizarea unui zid de sprijin pe coloane cu adâncimea de 20.00 m, care la partea superioară vor fi rigidizate printr-un radier din beton armat, cu o lungime de 80.00m. Pe zidul de sprijin se vor amplasa parapeteți de protecție tip H3
- 81+100 – realizarea unei saltele de gabioane sub sistemul rutier al drumului, cu o grosime de 1.00m, îmbrăcată în geotextil anticontaminat. Pentru aceasta se va realiza o extrasăpătură pe o grosime de minim 1.50 pentru instalarea

- saltelei de gabioane. Lungimea de aplicare este de 50.00m.
- 80+400 – realizarea unei saltele de gabioane sub sistemul rutier al drumului, cu o grosime de 1.00m, îmbrăcată în geotextil anticontaminat. Pentru aceasta se va realiza o extrasăpătură pe o grosime de minim 1.50 pentru instalarea saltelei de gabioane. Lungimea de aplicare este de 80.00m.
- 79+700 realizarea unei saltele de gabioane sub sistemul rutier al drumului, cu o grosime de 1.00m, îmbrăcată în geotextil anticontaminat. Pentru aceasta se va realiza o extrasăpătură pe o grosime de minim 1.50 pentru instalarea saltelei de gabioane. Lungimea de aplicare este de 200.00m.
- 79+300 realizarea unei saltele de gabioane sub sistemul rutier al drumului, cu o grosime de 1.00m, îmbrăcată în geotextil anticontaminat. Pentru aceasta se va realiza o extrasăpătură pe o grosime de minim 1.50 pentru instalarea saltelei de gabioane. Lungimea de aplicare este de 50.00m.

Sunt identificate alunecări de teren în zona km 66+500 unde au fost realizate ziduri de sprijin pe coloane forate. Se propune continuizarea acestora pe o lungime de 700m, pentru stabilizarea zonei, pe partea dreaptă. Pe această zonă, unde rambleul are o înălțime de circa 2.00m, se vor realiza ziduri de gabioane de greutate pe o lungime de 250m.

În zona km 72+200 sunt identificate căderi de pietre și ravinări ale versantului situat pe partea stângă. Se propune realizarea unei plase ancorate cu ancore autoforante cu rol de protecție versant, precum și fixare roci mari care se desprind și se rostogolesc pe partea carosabilă, creând o zonă periculoasă pentru participanții la trafic. Plasa se va amplasa pe o lungime de 100m, cu o înălțime medie de 10m.

Lucrări de scurgere a apelor

Având în vedere specificul zonei, se propun mai multe tipuri de sisteme de scurgere a apelor după cum urmează:

- Șanțuri pereate cu lățime de 1.50m și adâncime de 1.50m pe toate zonele de debleu, cu excepția zonelor unde se va amplasa rigolă ranforsată. Lungimea calculată de șanțuri pereate este de
- Rigole triunghiulare care se vor aplica pe zona de traversare localității unde spațiile sunt limitate. Lungimea rigolelor triunghiulare este de
- Rigolă ranforsată se aplică pe zonele de debleu unde pantele și înălțimile versanților depășesc 45°.
- Rigolă de acostament pe o zonă limitată în localitatea Sărulești unde gardul existent se situează la limita platformei drumului pe partea stângă. Lungimea acesteia este de 80.0m
- Pe zonele cu rigole ranforsate, precum și pe zonele cu taluze de debleu unde se constată prezența apei subterane, au fost prevăzute drenuri fund de șanț cu adâncimi medii de 2.00m.

Disponerea elementelor de mai sus și distanțele de aplicabilitate se regăsesc în profilele transversale tip, parte componentă a prezentului proiect.

Au fost identificate 10 podețe existente în diverse stadii de degradare. Pentru acestea se propune curățarea și decolmatarea lor, fără alte lucrări speciale. Se vor reface timpanele pentru toate locațiile podețelor existente.

Se propune un număr de 12 podețe noi la următoarele poziții kilometrice:

- 65+600 – podeț casetat tip C2 cu deschidere 2.00m și cameră de cădere
- 65+700 – podeț casetat tip C2 cu deschidere 2.00m și cameră de cădere
- 67+400 – podeț casetat tip C2 cu deschidere 2.00m și cameră de cădere
- 69+300 – podeț casetat tip C2 cu deschidere 2.00m și cameră de cădere
- 70+000 – podeț casetat tip C2 cu deschidere 2.00m și cameră de cădere
- 7 podețe tubulare cu diametru 1000mm

Lucrări de artă

Pe tronsonul ce urmează să fie modernizat, la km 69+100, există un pod din beton precomprimat, cu lungime $L=29.00m$, cale pe pod de 7.00 m și lățime totală 9.00m. Podul este dimensionat pentru clasă de încărcare E, anul de construcție fiind 1974. Prin proiect se propune creșterea încărcării pentru calculul la Eurocod, astfel încât se va dimensiona o placă de suprabetonare nouă peste care se va aplica hidroizolație și calea rutieră nouă. Se vor reface elementele de siguranță rutieră.

Reabilitare pod cu asigurarea gabaritului de 7.00m carosabil și două trotuare de 1.0m util:

Lucrările de reabilitare a podului se vor executa sub circulație pe jumătate de cale, semnalizate corespunzător lucrărilor de poduri.

Suprastructura:

- Desfacerea cailor și a stratului suport hidroizolație;
- Demolare console parapet/trotuare;
- Curățarea betoanelor degradate și exfoliate;
- Curățarea prin sablare a betoanelor segregate superficial și a armaturilor vizibile și ruginite;
- Execuție placă de suprabetonare / beton de pantă armat pentru scoaterea parțială în consolele a trotuarului;
- Curățare, sablare eventual dublare - armatura vizibilă și ruginită;
- Reparații grinzi și ancore cu mortare speciale;
- Protecție și tratare betoanelor cu vopsele speciale pe întreaga suprafață a suprastructurii;
- Montare guri de scurgere și tuburi prelungitoare noi;

- Executie hidroizolatie performanta pe pod;
- Executie sistem rutier din beton asfaltic pe pod si rampe, conform unui proces tehnologic de executie;
- Delimitare pietoni cu parapet metalic - nivel de protectie H4b;
- Montare parapet pietonal - mana curenta zincata;
- Refacere sistem de prindere/ancoraje utilitati;
- Semnalizarea rutiera definitiva la pod si rampe de acces.

Infrastructuri:

- Desfacere sistem rutier din zona culeelor si rampe de acces;
- Demontare rosturi de dilatare;
- Reparatii elevatii culei cu mortare speciale in zona neacoperita cu terasamente;
- Torcretare elevatii pile;
- Reconditionare aparate de reazem;
- Montare dispozitive antiseismice si dispozitive etanse pentru acoperirea rosturilor de dilatare;
- Daca la desfacerea sistemului rutier pe rampe se constata lipsa placilor de racordare sau placile existente sunt degradate, se vor amenaja culeele pentru montarea / inlocuirea placilor de racordare.

Elemente de siguranță rutieră

Se propune repararea tuturor parapetilor de siguranță existenți și păstrarea lor în amplasament. Totodată se vor completa zonele cu parapeti lipsă sau deteriorați în totalitate. Lungimea cu parapeti existenți care se vor repara este de peste 3100m. Se vor dispune parapeti noi cu grad de protecție H3, pe o lungime de 4000m. Deformabilitatea acestora va fi maxim W5.

Se va reface semnalizarea rutieră orizontală și verticală pe toată lungimea drumului.

Trotuare și parcări

În localitatea Sărulești sunt identificate trotuare existente, aflate în proprietatea primăriei. Nu se vor face intervenții la trotuare și nu sunt propuse trotuare noi. Parcățile adiacente drumului în localitate se vor asfalta pe toată lățimea cu același sistem rutier ca și în cale curentă.

Având în vedere cerințele ordinului MT 1298/2017 prin care se precizează că distanța recomandată între două locuri de parcare, oprire și staționare succesive pentru drumurile județene și comunale, se stabilesc de către administratorii drumurilor respective și cerințelor din tema de proiectare, nu au fost dispuse parcări de lungă durată.

Se propun două parcări de scurtă durată amplasate simetric în jurul km 72+000, pe un teren aflat în posesia Beneficiarului.

4.2 Avize si acorduri:

— În conformitate cu certificatul de urbanism numărul 223 din 20 sept 2017, necesita obinerea urmatoarelor avize: Alimentare cu apa / Energie electrica / Telefonizare /

Salubritate (DTOE) / Drumuri Comunale / Drumuri Locale / Apele Romane / Inspectoratul de Politie a Judetului Buzau / Oficiul de Cadastru si Publicitate Imobiliara / Inspectoratul de Stat in Constructii Buzau / Mediu.

In vederea obtinerii avizelor s-au depus documentatii si se astepta obtinerea acestora.

5. SURSE DE FINANTARE:

— valoarea totala a investitiei 100.992.563 din care 98.595.529 de la bugetul de stat si 2.397.034 de la bugetul local.

6. ALTE INFORMATII NECESARE SUSTINERII LUCRARIII.

Nu e cazul

Proiectant

Ing. Petre George



Proiectant:

RIA DESIGN CONSULTING SRL

Faza: DALI

BENEFICIAR: UAT CONSILIUL JUDEȚEAN
BUZĂU**DEVIZ GENERAL al obiectivului de investiții, conform H.G. 907 / 29.11.2016**

Modernizare DJ 204C, km 60+000 – 84+500, Lim. Județ Vrancea – Bisoca – Sărulești – Vintilă Vodă, Județul Buzău

soluția 1 - recomandată

Curs Euro = 4.580

Nr. Crt	Denumirea capitolelor si subcapitolelor de cheltuieli	Valoare (fara TVA)		TVA	Valoare (Inclusiv TVA)	
				19%		
		Mii lei	Mii lei	Mii lei	BUGET DE STAT	BUGET LOCAL
1	2	3	5	6	7	8
CAPITOLUL 1						
Cheltuieli pentru obtinerea si amenajarea terenului						
1.1	Obtinerea terenului	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
1.2	Amenajarea terenului	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
1.3	Amenajari pt. prot. mediului si aducerea la starea initiala	200.000	38.000	238.000	0.000	238.000
1.4	Cheltuieli pentru relocarea/proctia utilitatilor	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	Total Capitol 1	200.000	38.000	238.000	0.000	238.000
CAPITOLUL 2						
Cheltuieli pentru asigurarea utilitatilor necesare obiectivului						
2.1	Cheltuieli pentru asigurarea utilitatilor necesare obiectivului	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	Total Capitol 2	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
CAPITOLUL 3						
Cheltuieli pentru proiectare si asistenta tehnica						
3.1	Studii	44.000	8.360	52.360	0.000	52.360
3.1.1	Studii de teren	42.000	7.980	49.980	0.000	49.980
3.1.1.1	Studiu geotehnic	18.000	3.420	21.420	0.000	21.420
3.1.1.2	Studiu topografic	24.000	4.560	28.560	0.000	28.560
3.1.2	Raport privind impactul asupra mediului	2.000	0.380	2.380	0.000	2.380
3.1.3	Alte studii specifice	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
3.2	Documentatii-suport si cheltuieli pentru obtinerea de avize, acorduri si autorizatii	150.000	28.500	178.500	0.000	178.500
3.3	Expertizare tehnica	10.000	1.900	11.900	0.000	11.900
3.4	Certificarea performanței energetice și auditul energetic al clădirilor	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
3.5	Proiectare	796.000	151.240	947.240	856.800	90.440
3.5.1	Tema de proiectare	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
3.5.2	Studiu de fezabilitate	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
3.5.3	Studiu de fezabilitate , documentație de avizare a lucrărilor de intervenții și deviz general	66.000	12.540	78.540	0.000	78.540
3.5.4	Documentațiile tehnice necesare în vederea obținerii avizelor / acordurilor / autorizațiilor	10.000	1.900	11.900	0.000	11.900
3.5.5	Verificarea tehnică de calitate a proiectului tehnic și a detaliilor de execuție	20.000	3.800	23.800	23.800	0.000
3.5.6	Proiect tehnic și detalii de execuție	700.000	133.000	833.000	833.000	0.000
3.5.6.1	Proiect tehnic	600.000	114.000	714.000	714.000	0.000
3.5.6.2	Detalii de execuție	100.000	19.000	119.000	119.000	0.000
3.6	Organizarea procedurilor de achiziție	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
3.7	Consultanță	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
3.7.1	Managementul de proiect pentru obiectivul de investiții	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
3.7.2	Auditul financiar	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000

3.8	Asistenta tehnica	800.000	152.000	952.000	0.000	952.000
3.8.1	Asistenta tehnica din partea proiectantului	200.000	38.000	238.000	0.000	238.000
3.8.1.1	pe perioada de executie a lucrarilor	180.000	34.200	214.200	0.000	214.200
3.8.1.2	pentru participarea proiectantului la fazele incluse in programul de control al lucrarilor de executie, avizat de catre Inspectoratul de Stat in Constructii	20.000	3.800	23.800	0.000	23.800
3.8.2	Dirigentie de santier	600.000	114.000	714.000	0.000	714.000
Total Capitol 3		1,800.000	342.000	2,142.000	856.800	1,285.200
CAPITOLUL 4 Cheltuieli pentru investitia de baza						
4.1	Constructii si instalatii	74,030.350	14,065.767	88,096.117	88,096.117	0.000
4.1.1	Terasamente	482.715	91.716	574.431	574.431	0.000
4.1.2	Suprastructura	28,762.823	5,464.936	34,227.759	34,227.759	0.000
4.1.3	Scurgerea apelor - santuri si rigole	5,434.300	1,032.517	6,466.817	6,466.817	0.000
4.1.4	Podete	13,478.500	2,560.915	16,039.415	16,039.415	0.000
4.1.5	Pod km 69+100	1,890.000	359.100	2,249.100	2,249.100	0.000
4.1.6	Parcari, intersecții și platforme de încrucișare	759.984	144.397	904.381	904.381	0.000
4.1.7	Semnalizarea pe timpul executiei	192.472	36.570	229.042	229.042	0.000
4.1.8	Lucrari de consolidari si siguranta circulatiei	23,029.557	4,375.616	27,405.172	27,405.172	0.000
4.2	Montaj utilaje, echipamente tehnologice și funcționale	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
4.3	Utilaje, echipamente tehnologice și funcționale care necesită montaj	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
4.4	Utilaje, echipamente tehnologice și funcționale care nu necesită montaj și echipamente de transport	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
4.5	Dotari	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
4.6	Active necorporale	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
Total Capitol 4		74,030.350	14,065.767	88,096.117	88,096.117	0.000
CAPITOLUL 5 Alte cheltuieli						
5.1	Organizare de santier	550.000	104.500	654.500	595.000	59.500
5.1.1	Lucrări de construcții și instalații aferente organizării de șantier	500.000	95.000	595.000	595.000	0.000
5.1.2	Cheltuieli conexe organizării de șantier	50.000	9.500	59.500	0.000	59.500
5.2	Comisioane, cote, taxe, costul creditului :	814.334	0.000	814.334	0.000	814.334
5.2.1	Comisioanele și dobânzile aferente creditului băncii finanțatoare	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
5.2.2	Cota aferentă Inspectoratului de Stat în Construcții pentru controlul calitatilor lucrarilor de constructii	372.650	0.000	372.650	0.000	372.650
5.2.3	Cota aferentă Inspectoratului de Stat în Construcții pentru controlul statului in amenajarea teritoriului, urbanism si pentru autorizarea lucrarilor de constructii	60.369	0.000	60.369	0.000	60.369
5.2.4	Cota aferentă Casei Sociale a Constructorilor - CSC	372.650	0.000	372.650	0.000	372.650
5.2.5	Taxe pentru acorduri, avize conforme și autorizația de construire / desființare	8.665	0.000	8.665	0.000	8.665
5.3	Cheltuieli diverse si neprevazute: 10% din [Cap.1.2, 1.3, 1.4, 2, 3.5, 3.8, 4]	7,603.035	1,444.577	9,047.612	9,047.612	0.000
5.4	Cheltuieli pentru informare și publicitate	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
Total Capitol 5		8,967.369	1,549.077	10,516.446	9,642.612	873.834
CAPITOLUL 6 Cheltuieli pentru darea in exploatare						
6.1	Pregatirea personalului de exploatare	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
6.2	Probe tehnologice si leste	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
Total Capitol 6		0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
TOTAL		84,997.719	15,994.844	100,992.563	98,595.529	2,397.034
din care: C + M		74,530.350	14,160.767	88,691.117	88,691.117	0.000

Data: 28.09.2017

Intocmit

RIA, DESIGN CONSULTING SRL



Beneficiar / Investitor
BENEFICIAR: DAT CONSILIUL JUDEȚEAN
BUZĂU



CONSILIUL JUDEȚEAN BUZĂU
PREȘEDINTE
Nr. 14222/18.10.2017

EXPUNERE DE MOTIVE

la proiectul de hotărâre pentru aprobarea documentației tehnico-economice, faza Documentație de Avizare a Lucrărilor de Intervenție, a indicatorilor tehnico-economici și a cofinanțării obiectivului de investiții „Modernizare DJ 204C, km 60+000-84+500, Lim. Județ Vrancea – Bisoca – Sărulești – Vintilă Vodă, județul Buzău” promovat spre finanțare prin Programul Național de Dezvoltare Locală al Ministerului Dezvoltării Regionale, Administrației Publice și Fondurilor Europene

Consiliul Județean Buzău intenționează să promoveze spre finanțare prin Programul Național de Dezvoltare Locală proiectul „Modernizare DJ 204C, km. 60+000-84+500, Lim. Județ Vrancea – Bisoca – Sărulești – Vintilă Vodă, județul Buzău”, având ca scop realizarea lucrărilor de modernizare a drumului județean DJ 204C, respectiv la parametrii corespunzători clasei tehnice IV, pe tronsonul cuprins între km. 66+600 – 84+500 și la parametrii corespunzători clasei tehnice V, pe tronsonul cuprins între km. 60+000-66+600 și categoriei de importanță C, cu respectarea cerințelor de rezistență și stabilitate, în vederea desfășurării traficului în condiții de siguranță și confort.

Documentația tehnico-economică, faza D.A.L.I. a primit avizul Comisiei tehnico-economice a Consiliului Județean Buzău nr. _____/_____2017.

Ca urmare, s-a inițiat proiectul de hotărâre prin care, în respectul prevederilor legale, urmează a se aproba:

- documentația tehnico- economică - faza Documentație pentru Avizarea Lucrărilor de Intervenție;
- indicatorii tehnico-economici;
- contribuția financiară a Consiliului Județean Buzău la realizarea proiectului de modernizare a drumului prin susținerea costurilor neeligibile conform prevederilor Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 28/2013 și Ordinului nr. 1851/2013, cu modificările și completările ulterioare.

Aprobarea proiectului de hotărâre este condiție indispensabilă pentru finanțarea de către Ministerul Dezvoltării Regionale Administrației Publice și Fondurilor Europene și propun adoptarea acestuia în forma prezentată.

PREȘEDINTE,

PETRE – EMANOIL NEAGU

CONSILIUL JUDEȚEAN BUZĂU
DIRECȚIA PENTRU ADMINISTRAREA
PATRIMONIULUI ȘI INVESTIȚII
Nr. 14223/18.10.2017

RAPORT

la proiectul de hotărâre pentru aprobarea documentației tehnico-economice, faza Documentație de Avizare a Lucrărilor de Intervenție, a indicatorilor tehnico-economici și a cofinanțării obiectivului de investiții „Modernizare DJ 204C, km 60+000-84+500, Lim. Județ Vrancea – Bisoca – Sărulești – Vintilă Vodă, județul Buzău” promovat spre finanțare prin Programul Național de Dezvoltare Locală al Ministerului Dezvoltării Regionale, Administrației Publice și Fondurilor Europene

Consiliul Județean Buzău intenționează să promoveze spre finanțare prin Programul Național de Dezvoltare Locală proiectul „Modernizare DJ 204C, km. 60+000-84+500, Lim. Județ Vrancea – Bisoca – Sărulești – Vintilă Vodă, județul Buzău”, având ca scop realizarea lucrărilor de modernizare a drumului județean DJ 204C, respectiv la parametrii corespunzători clasei tehnice IV, pe tronsonul cuprins între km. 66+600 – 84+500 și la parametrii corespunzători clasei tehnice V, pe tronsonul cuprins între km. 60+000-66+600 și categoriei de importanță C, cu respectarea cerințelor de rezistență și stabilitate, în vederea desfășurării traficului în condiții de siguranță și confort.

Documentația tehnico-economică, faza D.A.L.I. a primit avizul Comisiei tehnico-economice a Consiliului Județean Buzău nr. _____/_____2017.

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;
- contribuția financiară a Consiliului Județean Buzău la realizarea proiectului de modernizare a drumului județean DJ 204C prin susținerea costurilor neeligibile conform prevederilor Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 28/2013 și Ordinului nr. 1851/2013, cu modificările și completările ulterioare.

Aprobarea proiectului de hotărâre este condiție indispensabilă pentru finanțarea de către Ministerul Dezvoltării Regionale Administrației Publice și Fondurilor Europene.

În acest sens susțin adoptarea proiectului de hotărâre în forma inițiatorului.

DIRECTOR EXECUTIV,

IULIAN PETRE