

**ROMÂNIA
CONSILIUL JUDEȚEAN BUZĂU**

**HOTĂRÂRE
pentru aprobarea documentației tehnico-economice, faza
Proiect Tehnic și re aprobare a indicatorilor tehnico-economici ai
obiectivului de investiții „Modernizare DJ 204C, km 60+000-
84+500, Lim. Județ Vrancea – Bisoca – Sarulești – Vintila Voda,
județul Buzău” finanțat prin Programul Național de Dezvoltare
Locală**

Consiliul Județean Buzău,
Având în vedere:

- referatul Președintelui Consiliului Județean Buzău de inițiere a proiectului de hotărâre înregistrat sub nr. 16809/22.11.2019;
- raportul Direcției pentru Administrarea Patrimoniului și Investiții, înregistrat sub nr. 16810 /22.11.2019;
- avizul de legalitate al Secretarului General al Județului Buzău dat pe proiectul de hotărâre;
- avizul Comisiei tehnico-economice a Consiliului Județean Buzău nr. 159/2019;
- prevederile HCJ nr. 259/ 2017 privind aprobarea documentației tehnico-economice, faza Documentație de Avizare a Lucrarilor de Intervenție, a indicatorilor tehnico-economici și a cofinanțării obiectivului de investiții „Modernizare DJ 204C, km 60+000-84+500, Lim. Județ Vrancea – Bisoca – Sarulești – Vintila Voda, județul Buzău” promovat spre finanțare prin Programul Național de Dezvoltare Locală al Ministerului Dezvoltării Regionale, Administrației Publice și Fonduri Europene
- prevederile art. 9 alin. (3) pct. 1 din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 28/2013 pentru aprobarea Programului Național de Dezvoltare Locală cu modificările și completările ulterioare,

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-economica, faza Proiect Tehnic, aferentă obiectivului „Modernizare DJ 204C, km 60+000-84+500, Lim. Județ Vrancea – Bisoca – Sarulești – Vintila Voda, județul Buzău” prevăzută – în sinteză – în anexa care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

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

- a) Valoarea totală inclusiv TVA - 121.473.439,00 lei
din care:
- C+M: 105.844.213,00 lei;
- b) Durata de execuție a lucrărilor: 33 de luni;
- c) Date tehnice ale investiției:
- Sector drum: km 66+600 – 84+500, L=17,9 km clasa tehnica IV;
- platforma drumului: 8,0 m;
 - parte carosabila: 2 x 3,0 m;
 - acostamente: 2x1 m;
- Sector drum: km 60+000 – 66+600, L=6,6 km clasa tehnica V
- platforma drumului: 5,0 m;
 - parte carosabila: 1x 4,0 m, cu platforme de incrucisare de 30,00 x2,00m latime la fiecare 500m;
 - acostamente: 2x0,5 m;
- Alte date tehnice ale investiției:
- Lucrări de arta – poduri - 1 buc. se va reabilita.
 - Lucrări de consolidare:
 - zid de sprijin rambleu fundat pe piloti – 1955 ml
 - zid de sprijin rambleu fundat pe minipiloti – 1430 ml
 - Podețe tubulare D = 1000 mm - 35 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 22.877.910,01 lei la realizarea obiectivului de investiții prevăzut la art. 1 și 2.

Art. 4. (1). Art.2 și art.3 din H.C.J. nr. 259/ 2017 se abroga.

(2). 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 General al 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 Institutiei Prefectului Judetului Buzau si celor interesati.

PREȘEDINTE,

PETRE – EMANOIL NEAGU

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

MIHAI – LAURENȚIU GAVRILĂ

Nr. _____
BUZĂU, _____ 2019



SINTEZA

„Modernizare DJ 204C km 60+000 – 84+500, limita judet Vrancea – Bisoca – Sarulesti – Vintila Voda, judetul Buzau”

1.Date generale:

Obiectiv de investiții

Proiectare si executie lucrari pentru obiectivul „Modernizare DJ 204C km 60+000 – 84+500, limita judet Vrancea – Bisoca – Sarulesti – Vintila Voda, judetul Buzau”

Ordonator principal/secundar/terțiar de credite

Unitatea Administrativ Teritorială - Consiliul Județean Buzău.

Beneficiar

Unitatea Administrativ Teritorială - Consiliul Județean Buzău.

Proiectant

S.C. EUROCERAD INTERNATIONAL S.R.L.

Faza de proiectare

P.A.C. + P.T.E. + P.O.E.

Amplasamentul obiectivului

Traseul drumului din punct de vedere juridic reprezintă domeniul public de interes județean si 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 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.

2.Indicatorii tehnico-economici:

2.1. Valoarea totală a investiției 121,473,439.01, din care C+M 105,844,213.00 (lei cu TVA);

2.2. Principalele caracteristici tehnice ale investiției;

Modernizare prin asfaltare de la km 60+000 – 84+500. Prin modernizare se vor realiza lucrari noi de podete, reparatii a podetelor existente precum si lucrari de consolidari si punere in siguranta. Totodata si reabilitarea unui pod cu o deschidere.

2.3. Durata de realizare a investiției

Durata de realizare a investitiei este de 33 luni.

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

Preturile utilizate sunt cele ce au stat la baza ofertei.

3. Necesitatea și oportunitatea investiției

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.

Amplasamentul cercetat se află situat în intravilanul și extravilanul comunelor Bisoca, Mânzălești, Sărulești și Vintilăc Vodă, aflate în județul Buzău. Sectorul de drum începe la limita de județ între Buzău și Vrancea, kilometrul considerat fiind 60+000.

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.

Prezentul proiect este relevant pentru îmbunătățirea 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 într-o serie de avantaje social - economice, precum:

- îmbunătățirea substanțială a nivelului de servicii către populație;
- îmbunătățirea semnificativă a standardelor de mediu;
- dezvoltarea economică și socială durabilă.

Totodată prin implementarea proiectului 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 Mănăstirea Poiana Mărului.

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

4.1. Descrierea investiției:

Terenul pe care este amplasată investiția, aparținând consiliului județean Buzău, se situează în intravilanul și extravilanul comunelor Vintilă Vodă, Mânzălești, Sărulești și Bisoca și este inclus în inventarul domeniului public al județului.

În inventarul domeniului public drumul are o lungime mai mare (situată și pe teritoriul județului Vrancea) din care se propune pentru modernizare prin asfaltare a 24,500m (conform DALI) conform Proiect Tehnic de Executie, lungimea rezultată este de 24,413m. Întregul traseu al drumului județean studiat este în județul Buzău.

— prezentarea investiției

Prin

— caracteristicile tehnice și soluțiile tehnice propuse

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

LUCRARI DE DRUM

TRASEUL IN PLAN

Traseul proiectat are o lungime totala de 24,413 m si se suprapune în totalitate pe traseul drumului existent. Axa în 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 încadreaza pe traseul existent al drumului.

PROFIL 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 prevazute în STAS 863/85 (în plan, profil longitudinal, viteze de proiectare, latimi ale platformei si partii carosabile etc).

Razele racordarilor verticale sunt dupa cum urmeaza:

- o Raza minima 500 m
- o Raza maxima 6000 m

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

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

Profilul transversal

Lățimea drumului va urmări platforma existentă, astfel încât să se evite ocuparea de terenuri particulare suplimentare celor aferente drumului actual.

În urma analizarii zonelor și cu respectarea soluțiilor recomandate de către expert, s-au prevazut următoarele profile transversale tip:

Partea carosabila proiectata are o latime de 6.00 m încadrata cu acostamente de 1.00 m pe fiecare parte, asigurandu-se o platforma 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 măsurărilor 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

Structura rutiera

Avand in vedere lucrarile care se vor executa, solutia sistemului rutier este prezentat in tabelul de mai jos:

Pentru partea carosabila de 1 x 4.00 m Pentru acostament cu latimea de 0.50-1.00 m (în funcție de profilul transversal ales)

4 cm BA16/BAR16 (BA16rul)

6 cm BAD22.4 (BAD22.4leg)

20 cm piatră spartă

Pe sectoarele asfaltate se va freza îmbrăcămintea asfaltică existentă pe toată grosimea, iar pe zonele cu defecte majore aceasta sa ve 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

In vederea punerii in siguranta a platformei rutiere sunt prevazute urmatoarele lucrari:

Profil tip 1 – Zid de sprijin rambleu pe piloti

Sustinerea terasamentului se realizeaza cu un rand de piloti forati de diametru mare D=1080mm, realizati din beton armat C20/25 avand lungimea variabila si asezati la 2.00ml interax. Pilotii se vor solidarize la partea superioara cuun radier din beton armat C30/37.

Acest tip de sustinere este prevazuta in zonele cu alunecari active sau cu potential ridicat de alunecare avand adancimea >5.00m.

Aplicabilitate:

Km sfarsit	Km inceput	Lungime	Solutie
84300	84260	40	Piloti L=12m
83017	82887	130	Piloti L=18m
82500	82380	120	Piloti L=18m
81270	81190	80	Piloti L=16m
81135	81115	20	Piloti L=16m
81100	81066	34	Piloti L=16m
80860	80788	72	Piloti L=16m
79404	79375	29	Piloti L=16m
79204	79148	56	Piloti L=16m
79013	78917	96	Piloti L=18m
78874	78845	29	Piloti L=18m
78200	78144	56	Piloti L=18m
77995	77931	64	Piloti L=18m
74332	74228	104	Piloti L=18m
69600	69455	145	Piloti L=18m
68926	68838	88	Piloti L=22m
68800	68776	24	Piloti L=22m
68580	68508	72	Piloti L=22m
68360	68320	40	Piloti L=22m
68360	68336	24	Piloti L=22m
68220	68188	32	Piloti L=22m
68028	67932	96	Piloti L=22m
67660	67586	74	Piloti L=22m
67500	67460	40	Piloti L=18m
67428	67372	48	Piloti L=18m
67210	67173	37	Piloti L=16m
66988	66940	48	Piloti L=16m
66687	66642	45	Piloti L=16m
65380	65308	72	Piloti L=16m
65266	65194	72	Piloti L=16m
61975	61907	68	Piloti L=18m

Profil tip 2 – Zid de sprijin rambleu fundat pe minipiloti

Sustinerea sistemului rutier se realizeaza cu un zid de sprijin din beton armat C30/37 fundat pe doua randuri de minipiloti forati D300mm din beton armat C20/25, avand lungimea de 11.50m asezati la 1.00m distanta interax in lungul drumului si 0.90m in profil transversal.

Acest tip de sustinere este prevazuta in zonele cu alunecari active sau cu potential ridicat de alunecare avand adancimea <5.00m.

Aplicabilitate:

Km sfarsit	Km inceput	Lungime
83660	83550	110
82010	81950	60
81857	81822	35
81820	81790	30
81635	81615	20
81190	81160	25
80560	80410	150
79768	79693	75
79525	79485	40
79330	79235	95
77480	77390	90
76404	76334	70
75630	75570	60
75344	75294	50
74520	74460	60
73930	73895	35
73060	73040	20
71550	71495	55
69455	69390	65
69153	69068	85
66160	66045	115
65540	65455	85

Profil tip 3 – Fundatie adancita de parapet

Sustinerea trasamentului se realizeaza cu o fundatie adancita de parapet din beton armat C30/37 avand inaltimea variabila.

Acest tip de lucrare se aplica in zonele in care au fost observate cedari de suprafata ale terasamentului sau a fost necesara reducerea amprizei.

Profil tip 4 – Rigola ranforsata

In vederea racordarii platformei rutiere la terenul natural in zonele de debleu este necesara realizarea unei rigole ranforsate din beton armat C30/37.

Acest tip de lucrare se aplica in zonele de debleu in care sunt observate scurgeri de material marut.

Aplicabilitate profil tip 3:

Km sfarsit	Km inceput	Lungime
84160	84136	24
82300	82280	20
81355	81325	30
80712	80560	150
79121	79049	72
76200	76172	28
75820	75792	28
75040	75010	30
73700	73650	50
72862	72794	68
72940	72865	75
71960	71885	75
71445	71370	75
70430	70380	50
61325	61205	120

Aplicabilitate profil tip 4:

Km sfarsit	Km inceput	Lungime
74332	74232	100
73160	73060	100
72940	72840	100
71860	71760	100
71710	71585	125
71300	71225	75
70950	70875	75

Profil tip 5 – Dren de fund de sant

In vederea preluarii apelor de infiltratie in zonele de debleu se prevede realizarea unui dren de fund de sant avand adancimea variabila.

Aplicabilitate:

Km 66+000 – Km 67+500, L=1500ml.

Profil tip 6 – Reparatii ziduri de debleu existente

Avand in vedere starea de degradare ridicata, precum si faptul ca marea majoritate a zidurilor de sprijin de debleu existente sunt afectate de fenomene de instabilitate s-a prevazut camasiuirea acestora cu strat din beton armat C30/37 in grosime de min. 30cm. Pentru asigurarea stabilitatii zidurilor au fost prevazute ancore din bare autoforante avand $N_{cap}=250kN$ si lungimea de min. 12.00ml. In vederea preluarii apelor de infiltratie din spatele zidurilor au fost prevazute drenuri forate D90mm avand lungimea de min. 10.00ml.

Km sfarsit	Km inceput	Lungime
78948	78833	115
78505	78465	40
78385	78336	49
78355	78314	41
77285	77185	105
65266	65216	50

Profil tip 7 – Protecție versant cu plasă ancorată

În zonele de debleu ce prezintă aflorimente cu potențial de desprindere s-a prevăzut protejarea acestora cu un sistem de plase ancorate.

Plasele se vor realiza din sarmă de oțel cu ochiuri dublu răsucite având rezistență la rupere de min 50kN/ml. Stabilizarea taluzului și a plasei se va realiza cu un sistem de ancore din oțel BST450 având diametrul de 18mm și lungimea medie de 4.00ml. așezate în caroiaj de 2.50ml.

Aplicabilitate:

Km sfârșit	Km început	Lungime
71960	71875	85
71760	71710	50
71680	71630	50
71550	71500	50
71445	71395	50
71360	71300	60
71000	70950	50
70580	70530	50
61250	61170	80

Profil tip 8 – Zid de sprijin din gabioane debleu

În zonele de debleu unde au fost observate cedări ale taluzurilor au fost prevăzute ziduri de sprijin din gabioane din plasă dublu răsucită protejată cu PVC.

Cutiile de gabioane vor respecta prevederile SR En 10223 – 3.

Aplicabilitate

Km sfarsit	Km inceput	Lungime
84329	84254	75
79566	79524	42
77995	77929	66
76120	76054	66
72110	71960	150
68870	68804	66
68020	67920	100
67685	67515	170
66760	66632	128
66260	66218	42
66560	66340	220
63025	62875	150
61850	61700	150

Avand in vedere ca marea majoritate a zonelor ce prezinta instabilitati sunt intr-o continua evolutie la punerea in opera a lucrarilor va fi necesara adaptarea in teren a pozitiei acestora.

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 36133m
- Rigole triunghiulare care se vor aplica pe zona de traversare localității unde spațiile sunt limitate. Lungimea rigolelor triunghiulare este de 4100m
- Rigolă ranforsată se aplică pe zonele de debleu unde pantele și înălțimile versanților depășesc 45o fiind de 3500m.
- 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 200.0m.
- Sant de pamant, lungimea fiind de 2000m.
- 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 40 podețe noi, spre deosebire de cele din dali care erau în numar total de 12 podețe noi, dupa cum urmeaza:

Nr. Crt	Nume	Axa	Km	Lungime
1	Podet C2	1	65+571.63	7
2	Podet C2	1	65+699.97	6
3	Podet C2	1	67+400.03	8
4	Podet C2	1	69+299.99	8
5	Podet C2	1	70+000.00	9
6	Podet Proiectat D1000	1	60+164.99	7
7	Podet Proiectat D1000	1	61+778.36	8
8	Podet Proiectat D1000	1	61+925.46	6
9	Podet Proiectat D1000	1	62+641.44	6
10	Podet Proiectat D1000	1	63+555.95	7
11	Podet Proiectat D1000	1	63+710.01	6
12	Podet Proiectat D1000	1	63+996.94	5
13	Podet Proiectat D1000	1	64+177.47	6
14	Podet Proiectat D1000	1	65+160.86	7
15	Podet Proiectat D1000	1	65+475.71	7
16	Podet Proiectat D1000	1	65+952.18	6
17	Podet Proiectat D1000	1	66+638.19	10
18	Podet Proiectat D1000	1	67+040.35	9
19	Podet Proiectat D1000	1	67+329.65	10
20	Podet Proiectat D1000	1	68+916.55	8
21	Podet Proiectat D1000	1	69+777.49	8
22	Podet Proiectat D1000	1	69+880.10	10
23	Podet Proiectat D1000	1	70+815.16	11
24	Podet Proiectat D1000	1	73+744.99	11
25	Podet Proiectat D1000	1	75+249.41	10
26	Podet Proiectat D1000	1	72+882.29	11
27	Podet Proiectat D1000	1	74+587.06	11
28	Podet Proiectat D1000	1	78+626.02	8
29	Podet Proiectat D1000	1	78+972.24	8

30	Podet Proiectat D1000	1	79+407.46	11
31	Podet Proiectat D1000	1	80+317.49	10
32	Podet Proiectat D1000	1	80+444.62	10
33	Podet Proiectat D1000	1	80+801.87	10
34	Podet Proiectat D1000	1	80+994.93	10
35	Podet Proiectat D1000	1	81+323.79	10
36	Podet Proiectat D1000	1	81+517.22	10
37	Podet Proiectat D1000	1	81+620.24	10
38	Podet Proiectat D1000	1	81+821.33	7
39	Podet Proiectat D1000	1	83+962.07	8
40	Podet Proiectat D1000	1	82+616.55	9

Intersecții cu drumuri laterale

Intersecțiile drumului județean cu celelalte categorii de drumuri se vor amenaja cu o structură adaptată la carosabilul existent, respectiv drum lateral asfaltat, conform AND 600-2010 – Normativul pentru amenajarea intersecțiilor la nivel de drumuri publice. În total, în cadrul proiectului se vor amenaja toate intersecțiile cu drumurile laterale.

Lucrari de siguranta circulatiei

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. Se propune realizarea marcajelor longitudinale și transversale conform STAS 1848 – 7/2015, iar a indicatoare rutiere conform STAS 1848 – 1/2011.

Semnalizarea rutiera pe timpul execuției are rolul de asigura siguranța circulației prin montarea de indicatoare de circulație pentru presemnalizarea și semnalizarea zonelor de lucru. De asemenea, în perioadele cu trafic intens se vor amplasa la capetele tronsoanelor în care se lucrează piloți de dirijare a traficului, instruiți în mod corespunzător, dotați cu stație de emisie recepție și cu bastoane reflectorizante de dirijare a circulației. Se pot monta și semafoare electrice, în cazul în care constructorul poate asigura funcționarea corespunzătoare a acestora. Dacă este necesară închiderea temporară sau definitivă a unui tronson de strada este necesară anunțarea din timp a factorilor din administrarea locală de care aparține tronsonul de strada închis, se vor monta indicatoare rutiere de semnalizare a tronsonului închis cu precizarea intervalului de timp în care se va închide și traseul ocolitor de urmat pentru depășirea acestuia.

Dupa execuția lucrărilor de amenajare a partii carosabile este necesara realizarea marcajelor longitudinale si transversale, cat si montarea de indicatoare de circulație. Marcajele longitudinale au rolul de a delimita benzile de circulație si pentru marcarea zonelor de interdicție a depășirilor. Marcajele transversale au rolul de a marca zonele in care este posibila traversarea strazilor cu asigurarea protejării trecătorilor. Rezistența în timp a marcajelor nu este mare dacă acestea sunt realizate din vopsea. Problemele încep să apară când acestea se șterg sau chiar dispar. Orice revopsire implică lucrări de întreținere dese, care de obicei afectează siguranța circulației. Marcajele vor fi din material termo-plastic, de tip rezonator care durează mai mulți ani decat vopseaua clasica.

Se vor folosi indicatoare realizate pe suport de tablă de oțel sau aluminiu cu folie reflectorizantă, clasa Engineering Grade, executate de unitățile specializate, cu dotare tehnică corespunzătoare.

Lucrări de protecția mediului

Noua lucrare ce urmeaza a se executa va asigura protecția mediului in zona in care sunt sectoarele de strazi amplasate, prin micșorarea cantităților de noxe de la participanții la trafic, in principal imbunatatirea calitatii suprafetei de rulare (starea caosabilului nu va mai impune acțiuni de accelerare sau de decelarare cauzate de starea avansata de degradare), circulația desfasurandu-se in condiții bune si trecerile de la o viteza la alta facandu-se constant si cu emisii de noxe mai mici decât in cazul actiunilor bruște asupra autovehiculului.

LUCRARI DE PODURI

SITUATIA EXISTENTA

Pe tronsonul ce urmeaza sa fie modernizat, la km 69+100, este un pod din beton precomprimat, cu lungimea totala $L=13.10m$, cu cale pe pod de $7.00m$ și lățime totală $9.90m$. Podul este dimensionat pentru clasă de încărcare E, anul de construcție fiind 1974.

Dupa tipul de structura, podul are o alcatuire constructiva din grinzi din beton armat, fasii cu goluri, 9 in sectiune cu inaltimea de $0.80m$ si lungimea de $12.00m$.

Infrastructurile sunt culei de greutate.

Racordarea cu terasamentul este realizat cu aripi din beton.

Dupa modul de rezemare al suprastructurii, schema statica este „grinda simplu rezemata”

Principalele defectiuni ale acestuia sunt legate de degradări ale căii și ale elementelor de siguranță rutieră.

SITUATIA PROIECTATA

Prin proiect pentru podul de la km 69+100 se propune realizarea unei placi de suprabetonare nouă peste care se va aplica hidroizolație și calea rutieră nouă. Se vor reface elementele de siguranță rutieră.

Reabilitarea podului va asigura gabaritul de $7.80m$ carosabil si doua trotuare de $1.0m$ util:

Lucrarile de reabilitare a podului se vor executa sub circulatie pe jumătate de cale, semnalizate corespunzator lucrarilor de poduri.

Suprastructura:

- Desfacerea caii si a stratului suport hidroizolatie;
- Demolare consola parapet/trotuare;
- Curatare betoane degradate si exfoliate;
- Curatarea prin sablare a betoanelor segregate superficial si a armaturilor vizibile si ruginite;
- Executie placa de suprabetonare noua
- Curatare, sablare eventual dublare - armatura vizibila si ruginita;
- Reparatii grinzi cu mortare speciale si realizarea de goluri la intradosul acestora pentru evacuarea apei din infiltratii;
- Protectie si tratare betoane cu vopsele speciale pe intreaga suprafata a suprastructurii;
- Executie hidroizolatie performanta pe pod;
- Executie sistem rutier din beton asfaltic, conform unui proces tehnologic de executie;
- Delimitare pietoni cu parapet metalic - nivel de protectie H4b;
- Montare parapet pietonal;
- Semnalizarea rutiera definitiva la pod.

Infrastructuri:

- Desfacere sistem rutier din zona culeelor;
- Refacere zid de garda
- Inaltarea aripilor
- Demontare rosturi de dilatare;
- Reparatii elevatii culei si aripilor cu mortare speciale in zona neacoperita cu terasamente;
- Montare 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.

4.2. Avize și acorduri:

— Au fost obtinute toate avizele si acordurile specificate in certificatul de urmanism aferent investitiei.

5. Surse de finanțare:

— valoarea totală a investiției 121,473,439.01 (lei cu TVA)
Buget PNDL si cofinantare buget UAT Judetul Buzau

Proiectant:

SC EUROCERAD INTERNATIONAL SRL



DEVIZ GENERAL
al obiectivului de investiții:

„ MODERNIZARE DJ 204C KM 60+000 – 84+500, LIMITA JUDET VRANCEA – BISOCA – SARULESTI – VINTILA VODA, JUDETUL BUZAU”

Nr. crt.	Denumirea capitolelor și subcapitolelor de cheltuieli	Valoare (fără TVA) lei	TVA - RON - lei	Valoare (cu TVA) lei
1	2	3	4	5
1	CAPITOLUL 1: Cheltuieli pentru obținerea și amenajarea terenului			
1.1	Obținerea terenului	-	-	-
1.2	Amenajarea terenului	-	-	-
1.3	Amenajări pentru protecția mediului și aducerea terenului la starea inițială	-	-	-
1.4	Cheltuieli pentru relocarea/protecția utilităților	-	-	-
Total capitol 1		-	-	-
2	CAPITOLUL 2: Cheltuieli pentru asigurarea utilităților necesare obiectivului de investiții	-	-	-
Total capitol 2		-	-	-
3	CAPITOLUL 3: Cheltuieli pentru proiectare și asistență tehnică			
3.1	Studii	-	-	-
3.1.1	Studii de teren	-	-	-
3.1.2	Raport privind impactul asupra mediului	-	-	-
3.1.3	Alte studii specifice	-	-	-
3.2	Documentații-suport și cheltuieli pentru obținerea de avize, acorduri și autorizații	-	-	-
3.3	Expertizare tehnică	-	-	-
3.4	Certificarea performanței energetice și auditul energetic al clădirilor	-	-	-
3.5	Proiectare	1,002,519.73	190,478.75	1,192,998.48
3.5.1	Temă de proiectare	-	-	-
3.5.2	Studiu de fezabilitate	-	-	-
3.5.3	Studiu de fezabilitate/documentație de avizare a lucrărilor de intervenții și deviz general	-	-	-
3.5.4	Documentațiile tehnice necesare în vederea obținerii avizelor/acordurilor/ autorizațiilor	316,585.18	60,151.18	376,736.36
3.5.5	Verificarea tehnică de calitate a proiectului tehnic și a detaliilor de execuție	42,211.36	8,020.16	50,231.52
3.5.6	Proiect tehnic și detalii de execuție	643,723.20	122,307.41	766,030.60
3.6	Organizarea procedurilor de achiziție	-	-	-
3.7	Consultanță	879,403.00	167,086.57	1,046,489.57
3.7.1	Managementul de proiect pentru obiectivul de investiții	527,642.00	100,251.98	627,893.98
3.7.2	Auditul financiar	351,761.00	66,834.59	418,595.59
3.8	Asistență tehnică	1,319,104.91	250,629.93	1,569,734.84
3.8.1	Asistență tehnică din partea proiectantului	52,764.20	10,025.20	62,789.39
3.8.1.1	pe perioada de execuție a lucrărilor	31,658.52	6,015.12	37,673.64
3.8.1.2	pentru participarea proiectantului la fazele incluse în programul de control al lucrărilor de execuție, avizat de către Inspectoratul de Stat în Construcții	21,105.68	4,010.08	25,115.76
3.8.2	Dirigenție de șantier	1,266,340.71	240,604.74	1,506,945.45
Total capitol 3		3,201,027.64	608,195.25	3,809,222.90
4	CAPITOLUL 4: Cheltuieli pentru investiția de bază			
4.1	Construcții și instalații	87,940,327.40	16,708,662.21	104,648,989.61
4.2	Montaj utilaje, echipamente tehnologice și funcționale	-	-	-
4.3	Utilaje, echipamente tehnologice și funcționale care necesită montaj	-	-	-
4.4	Utilaje, echipamente tehnologice și funcționale care nu necesită montaj și echipamente de transport	-	-	-
4.5	Dotări	-	-	-
4.6	Active necorporale	-	-	-
Total capitol 4		87,940,327.40	16,708,662.21	104,648,989.61

5	CAPITOLUL 5: Alte cheltuieli			
5.1	Organizare de șantier	1,004,389.40	190,833.99	1,195,223.39
5.1.1	Lucrări de construcții și instalații aferente organizării de șantier	1,004,389.40	190,833.99	1,195,223.39
5.1.2	Cheltuieli conexe organizării șantierului	-	-	-
5.2	Comisioane, cote, taxe, costul creditului	1,078,830.82	-	1,078,830.82
5.2.1	Comisiunile și dobânzile aferente creditului băncii finanțatoare	-	-	-
5.2.2	Cota aferentă ISC pentru controlul calității lucrărilor de construcții (0,5% x C+M)	444,723.58	-	444,723.58
5.2.3	Cota aferentă ISC pentru controlul statului în amenajarea teritoriului, urbanism și pentru autorizarea lucrărilor de construcții (0,1% x C+M)	88,944.72	-	88,944.72
5.2.4	Cota aferentă Casei Sociale a Constructorilor - CSC (0,5% x C+M)	444,723.58	-	444,723.58
5.2.5	Taxe pentru acorduri, avize conforme și autorizația de construire/ desființare	100,438.94	-	100,438.94
5.3	Cheltuieli diverse și neprevăzute	9,026,195.20	1,714,977.09	10,741,172.29
5.4	Cheltuieli pentru informare și publicitate	-	-	-
Total capitol 5		11,109,415.43	1,905,811.07	13,015,226.50
6	CAPITOLUL 6 Cheltuieli pentru probe tehnologice și teste			
6.1	Pregătirea personalului de exploatare	-	-	-
6.2	Probe tehnologice și teste	-	-	-
Total capitol 6		-	-	-
TOTAL GENERAL		102,250,770.48	19,222,668.53	121,473,439.01
din care: C + M (1.2 + 1.3 + 1.4 + 2 + 4.1 + 4.2 + 5.1.1)		88,944,716.80	16,899,496.19	105,844,213.00

Data:

11/1/2019

Beneficiar/Investitor

UNITATEA ADMINISTRATIV TERITORIALĂ - CONSILIUL JUDEȚEAN BUZĂU

Intocmit,

S.C. EUROCERAD INTERNATIONAL S.R.L.

CONSILIUL JUDEȚEAN BUZĂU
PREȘEDINTE
Nr. 16809/22.11.2019

REFERAT

la proiectul de hotărâre pentru aprobarea documentației tehnico-economice, faza Proiect Tehnic și reaprobare a indicatorilor tehnico-economici ai obiectivului de investiții „Modernizare DJ 204C, km 60+000-84+500, Lim. Județ Vrancea – Bisoca – Sarulești – Vintila Voda, județul Buzău” finanțat prin Programul Național de Dezvoltare Locală

Consiliul Județean Buzău a încheiat contract de finanțare prin Programul Național de Dezvoltare Locală pentru realizarea obiectivului de investiții „Modernizare DJ 204C, km 60+000-84+500, Lim. Județ Vrancea – Bisoca – Sarulești – Vintila Voda, 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 Proiect Tehnic a primit avizul Comisiei tehnico-economice a Consiliului Județean Buzău nr. 159 / 22.11. 2019.

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

- documentația tehnico- economică-faza Proiect Tehnic;
- indicatorii tehnico-economici rezultați ca urmare a întocmirii proiectului tehnic și adaptarea acestuia la condițiile din teren;

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

PREȘEDINTE,

PETRE – EMANOIL NEAGU



CONSILIUL JUDEȚEAN BUZĂU
DIRECȚIA PENTRU ADMINISTRAREA
PATRIMONIULUI ȘI INVESTIȚII
Nr.16810/22.11.2019

RAPORT

la proiectul de hotărâre pentru aprobarea documentației tehnico-economice, faza Proiect Tehnic și reaprobare a indicatorilor tehnico-economici ai obiectivului de investiții „Modernizare DJ 204C, km 60+000-84+500, Limită Județ Vrancea – Bisoca – Sărulești – Vintilă Vodă, județul Buzău” finanțat prin Programul Național de Dezvoltare Locală

Consiliul Județean Buzău a încheiat contract de finanțare prin Programul Național de Dezvoltare Locală pentru realizarea obiectivului de investiții „Modernizare DJ 204C, km 60+000-84+500, Limită 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.

Soluția proiectată a respectat soluția aprobată prin D.A.L.I. și a fost adaptată la teren.

Documentația tehnico- economică, faza Proiect Tehnic a primit avizul Comisiei tehnico-economice a Consiliului Județean Buzău nr. 159/2019.

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

- documentația tehnico- economică-faza Proiect Tehnic;
- indicatorii tehnico-economici rezultați ca urmare a întocmirii proiectului tehnic și adaptarea acestuia la condițiile din teren;
- majorarea contribuției proprii a Consiliului Județean Buzău de la 2.397.034 lei la 22.877.910,01 lei în condițiile în care finanțarea prin PNDL este de 98.595.529 lei.

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

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

DIRECTOR EXECUTIV,

IULIAN PETRE