

ROMÂNIA
CONSILIUL JUDEȚEAN BUZĂU

HOTĂRÂRE

**pentru aprobarea documentației tehnico-economice, faza
Proiect Tehnic, a indicatorilor tehnico-economici și a
cofinanțării obiectivului „Refacere pod peste râul Buzău,
satul Vadu Pașii, extravilan comuna Vadu Pașii, județul
Buzău” finanțat prin Programul Național de Dezvoltare
Locală al Ministerului Dezvoltării Regionale,
Administrației Publice și Fonduri Europene
– forma actualizată**

Consiliul Județean Buzău;

Având în vedere:

- expunerea de motive a Președintelui Consiliului Județean Buzău, înregistrată la nr.12811/20.09.2017;
- raportul Direcției pentru Administrarea Patrimoniului și Investiții, înregistrat sub nr.12812/20.09.2017;
- avizul de legalitate al Secretarului Județului Buzău dat pe proiectul de hotărâre;
- avizul Comisiei tehnico-economice a Consiliului Județean Buzău nr. 122/15.09.2017;
- rapoartele comisiilor de specialitate ale Consiliului Județean Buzău anexate la hotărâre;
- Contractul de finanțare încheiat cu Ministrului Dezvoltării Regionale Administrației Publice și Fonduri Europene nr. 10286/09.06.2015;
- 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- forma 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-economica, forma actualizată, aferentă obiectivului „Refacere pod peste râul Buzău, satul Vadu Pașii, extravilan comuna Vadu Pașii, județul Buzău” prevăzută – în sinteză – în anexa care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art.2. Se aprobă următorii Indicatori tehnico-economici aferenți obiectivului „Refacere pod peste râul Buzău, satul Vadu Pașii, extravilan comuna Vadu Pașii, județul Buzău”:

Valoare totală cu TVA	- 34.153.300,18 lei
din care	
C+M	- 28.621.890.83 lei
Durată execuție lucrări	- 24 luni

Art.3. Se aprobă cofinanțarea proprie a Unității Administrativ - Teritoriale – Județul Buzău prin Consiliul Județean Buzău cu suma de 2.469.306,22 lei la realizarea obiectivului de investiții prevăzut la art. 1 și 2.

Art.4.(1) Hotărârea Consiliului Județean Buzău nr. 91 din 23.04.2013 se abroga.

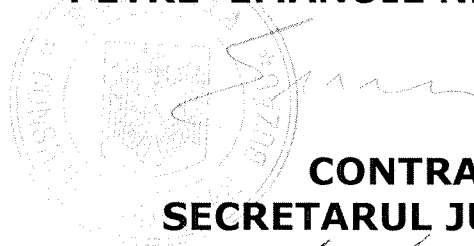
(2) Art. 4. din Hotărârea Consiliului Județean Buzău nr. 28 din 25.01.2016 și art. 4. din Hotărârea Consiliului Județean Buzău nr.16 din 23.02.2017, se abrogă.

Art.5. Direcția pentru Administrarea Patrimoniului și Investiții și Direcția Economică ale Consiliului Județean Buzău vor aduce la îndeplinire prevederile prezentei hotărâri.

Art.6. Secretarul Județului Buzău va asigura comunicarea hotărârii autorităților și instituțiilor interesate, precum și publicarea acestuia pe site – ul Consiliului Județean Buzău și în Monitorul Oficial al județului Buzău.

PREȘEDINTE,

PETRE-EMANOIL NEAGU



**CONTRASEMNEAZĂ,
SECRETARUL JUDEȚULUI BUZĂU,**

MIHAI-LAURENȚIU GAVRILĂ

Nr. 219

BUZĂU, 28 SEPTEMBRIE 2017

Hotărârea a fost adoptată cu 32 voturi „pentru”, - voturi „împotrivă”, - abțineri de cei 32 consilieri județeni prezenți.

NOTĂ DE PREZENTARE
pentru sustinerea de catre beneficiar a investitiei

1. DATE GENERALE

Obiectiv de investiții:	REFACERE POD PESTE RÂUL BUZĂU SATUL VADU PAȘII - EXTRAVILAN – COMUNA VADU PAȘII .
Ordonator principal de credite:	CONSILIUL JUDEȚEAN BUZĂU
Beneficiar:	CONSILIUL JUDEȚEAN BUZĂU
Proiectant:	SC PRIMACONS GROUP SRL / SEARCH CORPORATION
Antreprenor:	SC INTEGRAL SA, SC MAGENTA CONSTRUCȚII & INFRASTRUCTURĂ SRL.
Faza de proiectare:	Proiect Tehnic / Detalii de Executie
Amplasament:	Podul existent este amplasat pe DC15 și traversează râul Buzău făcând legătura dintre Municipiul Buzău și comuna Vadu Pașii.

2. INDICATORII TEHNICO-ECONOMICI

2.1. Valoarea totala a investitiei

Pentru obiectivul "Refacere pod peste râul Buzău satul Vadu Pașii - extravilan – comuna Vadu Pașii" stabilita prin documentatia Proiect Tehnic, a fost intocmit Devizului General in conformitate cu prevederile HG 28/2008 – actualizata in 2016, privind *aprobarea continutului-cadru al documentatiei tehnico-economice aferente investitiilor publice, precum si a structurii si metodologiei de elaborare a devizului general pentru obiective de investitii si*

lucrari de interventii, anexat prezentei.

In cadrul Devizului General a fost introdus un nou subcapitol "5.3.2 cheltuieli diverse si neprevazute pt protectie C.F si podina** - LUCRARI NECONTRACTATE", impuse prin punctul de vedere al ISPCF si respectiv avizul Ministerului Culturii, dupa cum urmeaza:

- Protectie cu gabioane infrastructura pod CF existent – *in conformitate cu "Punctul de vedere al ISPCF" nr. 1102/1465 din 27.07.2017;*

- Podina vizitare pod Anghel Saligny – *in conformitate cu avizul Ministerului Culturii si Identitatii Nationale nr.252/M/2017 din 08.08.2017;*

Avand in vedere ca aceste doua obiecte au aparut ca necesare ulterior fazei de licitatie, ele au fost introduse in Devizul general ca cheltuieli neprevazute, urmand ca Beneficiarul sa dispuna realizarea lor pana la finalizarea lucrarilor contractate deja.

2.2. Principalele caracteristici tehnice ale investitiei

Lucrarea ce face obiectul prezentului proiect se încadrează, în conformitate cu expertiza tehnică comandată de CJ Buzău, în categoria B – lucrări de importanță deosebită, determinate în conformitate cu HG nr. 766/21.11.1997, HG nr. 675/ 03.07.2002 și a "Metodologiei de stabilire a categoriei de importanță a constructorilor" – elaborate de INCERC – Laborator SCB – BAP în aprilie 1996.

- *Traseul in plan*

Traseul drumului comunal pe zona studiată face legatura între Municipiul Buzău și comuna Vadu Pașii și traversează râul Buzău pe un pod cu suprastructura metalică. Zona studiată este cuprinsă între rampele podului peste râul Buzău și are o lungime totală inclusiv podul de 689,00 m, din care rampa Buzău are o lungime de 178,00 m iar rampa Vadu Pașii are o lungime de 161,00 m.

Racordările aliniamentelor se realizează cu raze având valori cuprinse între 400,00m – 750,00m.

- *Profilul longitudinal*

Rampele podului au următoarele declivități:

-rampa Buzău, declivitatea existentă este de cca 3.00%;

-rampa Vadu Pașii, declivitatea existentă este de cca 4.50%.

Elemente proiectate în plan vertical au fost stabilite in conformitate cu prevederile STAS

863-85 "Lucrări de drumuri. Elemente geometrice. Prescripții de proiectare" rezultând următoarele valori:

- rampa Buzau - raza convexă de racordare a declivității existente a rampei Buzau cu declivitatea podului proiectat este de 7500 m.
- rampa Vadu Pașii - raza convexă de racordare a declivității existente a rampei Vadu Pașii cu declivitatea podului proiectat este de 1900 m.

- *Profil transversal tip*

Drumul comunal DC 15 are următoarele elemente existente:

- parte carosabilă – 5,50 m;
- acostamente – 2x0,75 m;
- platforma – 7,00 m

Elementele geometrice proiectate ce definesc platforma profilului transversal tip pentru drumul comunal sunt în conformitate cu DALI elaborat în anul 2013 și pus la dispoziție de Consiliul Județean Buzău, având lățimea totală a platformei de 11,70 m, după cum urmează:

-parte carosabilă	2 x 3,90 m
-trotuare	2 x 1,95 m
-platformă	11,70 m

Acest profil transversal se aplica pe 10.00 m înainte și după podul proiectat. Racordarea cu platforma existentă a drumului comunal urmând a se realiza pe o lungime de 140.00 m.

2.3. Durata de realizare a investitiei

- o Durata de executie a investitiei: 24 luni

3. NECESITATEA SI OPORTUNITATEA INVESTITIEI

Refacerea acestui pod, prin construirea unui pod rutier in aval care să asigure airculația pe DC 15 și conservarea podului Anghel Salignz declarat monument istoric, au fost vizate următoarele aspecte care vor conduce la o serie de avantaje:

- reducerea cheltuielilor de circulație specifice fiecărei categorii de vehicule;
- reducerea distanțelor de transport, creșterea calității vieții, respectarea cerințelor

și preferințelor riveranilor;

- crearea unui climat sigur și atractiv pentru conducătorii auto;
- creșterea siguranței și a percepției de siguranță pentru utilizatorii nemotorizați;
- o economie semnificativă de timp pentru traversarea râului Buzău;
- reducerea consumului de combustibil și implicit a noxelor;
- conservarea și punerea în valoare a monumentului istoric.

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

4.1. Descrierea investiției

Drumul comunal nr.15 face legătura dintre Municipiul Buzău și comuna Vadu Pașii și traversează în prezent râul Buzău pe un pod cu suprastructura metalică, cu șase deschideri, construit în anul 1886 pentru linia de cale ferată simplă Buzău – Mărășești, după proiectul lui Anghel Saligny. În anul 1930, după darea în exploatare a unui nou pod de cale ferată (bolți din beton armat), vechiul pod a fost dezafectat, iar în anul 1949, a fost transformat în pod de șosea pentru traficul local, prin prevederea unei podine de lemn. În anul 1980 podul a fost reamenajat, prin înlocuirea podinei de lemn cu o dală din beton armat (beton ușor, cu agregate din granulit), realizată din elemente prefabricate.

Din cauza agravării stării tehnice a podului, după viiturile puternice din anul 2005 a fost practic scos din funcțiune considerându-se că elementele care alcătuiesc infrastructura și suprastructura nu mai prezintă garanție pentru traficul rutier, fiind utilizat în prezent doar în regim pietonal de către locuitorii din comuna riverană Municipiului Buzău.

Podul figurează în evidența Institutului Național al Monumentelor Istorice din cadrul Ministerului Culturii la poziția nr. 495, cod LMI 2004 sub indicativul BZ-II-m-B-02312.

Lucrarea de artă existentă are suprastructura alcătuită din două tabliere metalice, continue pe câte trei deschideri de 54.00m, iar infrastructura masivă, fundată direct. Racordarea cu terasamentele se face cu aripi și sferturi de con.

Podul are șase deschideri de 54,00m fiecare, la care se adaugă lungimea culeelor, amenajate în forma de boltă, cu deschidere de 6,00m, care descarcă pe două turnuri,

realizindu-se în final, între zidurile de gardă construite independent în spatele culeelor, o lungime totală de 344,00m.

Lăţimea totală a podului este de 8,00 m din care 6,00 m este partea carosabilă, iar 2 x 1,00 m sunt trotuarele.

Tablierul este alcătuit dintr-o grindă cu zăbrele sistem triunghiular multiplu cu lăţimea de 4,00 m şi înălţimea de 6,00 m realizată din oţel pudlat. Platelajul carosabil este alcătuit dintr-o dală din beton armat din elemente prefabricate cu dimensiunile 4,10mx1,50mx0,20m care reazemă pe lonjeroni şi pe tălpile superioare ale grinzii cu zăbrele. Peste dala din beton s-a realizat sistemul rutier compus din hidroizolaţii şi straturi de asfalt, situaţie care corespunde cu data întocmirii documentaţiei.

Infrastructura este alcătuită din culeele de capăt aferente celor două maluri ale râului Buzău şi cinci pile, în albie, toate realizate din zidărie de piatră cu feţe prelucrate. Acestea îşi păstrează calităţile structurale şi estetice şi astăzi. Culeele sunt alcătuite sub forma unor structuri dezvoltate longitudinal cu lungimea de 11,80m si respectiv 13,00m compuse din două turnuri conectate cu o boltă, realizate din zidărie de piatră fasonată.

Pilele, sunt de formă lamelară cu blocul de fundare realizat în cheson, acum situat la cota de 7,00m faţă de fundul albiei. Elevaţia pilelor are secţiune variabilă pe înălţime şi este compusă din două semicercuri la extremităţi, pentru avanbec şi arierbec şi un dreptunghi intermediar cu lăţimea corepunzătoare diametrului cercurilor. Funcţie de regimul de afuiere elevaţia culeelor are înălţimi variabile cuprinse între 7 şi 8m.

✓ **DESCRIEREA LUCRARILOR PROIECTATE**

- *Lucrari de terasamente*

Principalele lucrări de terasamente constau în realizarea treptelor de înfrăţire pentru realizarea umpluturilor cât şi a compactării si nivelării terenului de fundare.

- *Structura rutieră nouă*

Structura rutieră nouă pentru rampele podului este următoarea:

- 5 cm beton asfaltic BAR 16;
- 8 cm anrobat bituminos AB31.5;
- 20 cm agregate naturale stabilizate cu lianţi hidraulici;

- 30 cm balast.
 - *Amenajarea trotuarelor*

Trotuarele noi au în componență următoarele straturi:

- 6 cm pavele prefabricate autoblocante
- 5 cm nisip
- min. 10 cm balast 0 – 25.

Trotuarele s-au prevăzut a fi încadrate cu borduri prefabricate din beton C30/37 cu fete văzute finisate 20x25 pe fundație din beton C8/10 30x15 proiectate conform SR EN 1340:2004 spre partea carosabilă și borduri prefabricate din beton C30/37 10x15 pe fundație din beton C8/10 20x10 proiectate conform SR EN 1340:2004 spre marginea platformei.

- *Dispozitive pentru asigurarea siguranței rutiere*

Pe întreaga lungime a trotuarelor proiectate, spre partea carosabilă se vor amplasa parapeteți metalici zincăți cu nivel de protecție foarte ridicată H4b, iar pe partea exterioară datorită tranzitului de către pietoni s-a prevăzut parapete pietonal.

Totodata, pentru asigurarea siguranței traficului pietonal, pe partea dreaptă, pe întreaga lungime proiectată a rampelor podului au fost prevăzuți parapeteți metalici zincăți cu nivel de protecție foarte ridicată H4b.

- *Dispozitive pentru colectarea și evacuarea apelor pluviale*

În cadrul acestui proiect sunt prevăzute șanțuri pavate cu elemente prefabricate din beton de tip trapezoidal la baza taluzelor pe rampa Buzău respectiv rampa Vadu Pașii spre partea cu calea ferată CF 500 existentă.

- *POD*

La baza proiectării structurii de rezistență au stat studiile topo și geo care, împreună cu standardele și normele tehnice în vigoare, au direcționat către alegerea celor mai bune soluții, în concordanță cu noile descoperiri și cercetări în domeniul lucrărilor de artă.

Având în vedere importanța deosebită a monumentului istoric, ulterior, prin avizul Ministerului Culturii și Identității Naționale – Direcția Patrimoniului Cultural nr. DPC / 3644 / 04.07.2017, au fost respinse cele două soluții propuse anterior (soluția din DALI și cea de ripare a suprastructurii tablierului Anghel Saligny pe o consola spre aval) și s-a solicitat a se analiza posibilitatea translatării podului carosabil nou, păstrarea în amplasament și restaurarea podului monument istoric, „păstrându-i integritatea și autenticitatea (tablier și

pile)".

Pe baza acestei recomandări a fost întocmită documentația pentru soluția descrisă mai jos, și pentru care a fost emis avizul Ministerului Culturii cu nr. 252/M/2017.

○ **DATE GENERALE**

Proiectul prevede executarea podului nou în aval la o distanță de 13.30m între axul tablierul Saligny și axul podului nou, cu consolidarea fundațiilor podului existent și realizarea unor elevații independente de cele existente.

Tablierul metalic existent se va conserva în forma actuală (după curățire mecanică și vopsire), iar placa din beton armat existentă va fi înlăturată. Structura nouă se va dezvolta independent de cea existentă, în imediata vecinătate (aval) a podului existent.

Suprastructura podului nou va rezema pe infrastructuri lamelare, fondate indirect, pe piloți foraj de diametru mare, independente de infrastructurile existente. Asupra elevațiilor pilelor existente nu se va interveni (se vor păstra intacte), decât pentru restaurare, acolo unde este necesar.

○ **LUCRĂRI DE INFRASTRUCTURĂ**

Infrastructura podului nou este alcătuită din pile și culei din beton armat de tip masiv, fondate indirect, pe piloți de diametru mare ($\varnothing=1.50\text{m}$). Elevațiile podului nou sunt independente de cele ale podului existent, păstrându-se intacte forma și aspectul arhitectural a acestora din urmă.

Radierele noilor pile, se vor dezvolta spre aval, dar vor circumscrie în continuare fundațiile podului existent conferindu-le acestora stabilitate.

Pe fiecare infrastructură a podului nou, vor fi dispuse un număr de 2 aparate de reazem prin intermediul cărora suprastructura nouă va sprijini pe aceasta.

○ **LUCRĂRI DE SUPRASTRUCTURĂ**

Tablierul podului proiectat va avea alcătuirea de structură mixtă cu conlucrare – grinzi cu inimă plină din oțel, cu antretoaze metalice și placa din beton armat. Pe tălpile superioare ale grinzilor principale se va realiza platelajul din beton armat în conlucrare cu tălpile. Placa din beton armat va fi proiectată pentru traficul autovehiculelor și cel pietonal.

Calea pe pod va fi alcătuită din hidroizolația de tip membrană (pentru poduri), dispusă pe placa din beton armat de clasă C40/50, care necesită o protecție suplimentară de 3cm din beton asfaltic și două straturi de asfalt cu grosimile de 3 și respectiv 4cm.

La limita părții carosabile sunt prevăzute parapete de siguranță tip H4b, iar la limita exterioară parapete pietonale metalice zincate.

Atât structura existentă cât și cea nou executată va fi protejată anticoroziv cu soluții având nivele de performanță adaptate la standardele și normativele în vigoare.

Suprastructura podului nou, având o înălțime de construcție redusă, a putut fi coborâtă până la limita impusa de gabaritul liber al râului Buzău, astfel încât tablierul Anghel Saligny să poată fi vizibil atât de pe partea carosabilă (din autovehicol) cât și de pe trotuarele podului nou.

La sarcini utile, structura de rezistență a podului nou este dimensionată corespunzător încărcărilor convoi de calcul LM1, LM2, conform SR EN 1991-2/2005.

Podul rutier proiectat este situat în aval de podul de cale ferată de la km 131+888. Distanța minimă dintre axele celor două poduri este de 32.30m în zona culeelor C1 și de 33.59 m în dreptul pilei P1. Lucrările de refacere a podului rutier nu afectează circulația în condiții de siguranță pe calea ferată și nici instalațiile CFR. Deasemenea se păstrează o distanță considerabilă față de pragul de fund situat în aval, distanța minimă între axul podului nou și pragul de fund fiind de circa 40 de metri.

La capetele podului se va realiza racordarea drumului comunal și se vor executa lucrări de siguranță rutieră (semnalizări, marcaje).

✓ PRINCIPALELE CATEGORII DE LUCRARI

I Lungime totală rampe și pod (km)		0,689
din care:		
- rampa Buzau (km)		0,178
- pod (km)		0,350
- rampa Vadu Pasii (km)		0,161
II Profil transversal		
Rampe pod		
- parte carosabila	2x3.90m	= 7.80m
- trotuare	2x1.95m	= 3.90m
- platforma		= 11.70m
III Structuri rutiere proiectate rampe pod		
5 cm beton asfaltic BAR16		
8 cm anrobat bituminos AB31.5		
20 cm agregate naturale stabilizate cu lianti hidraulici		
30 cm fundatie din balast		

IV Principalele volume de lucrari

Lucrari de drum	
- terasamente	8890 mc
- beton asfaltic BAR16	2190 mp
- anrobat bituminos AB31.5	425 t
- agregate naturale stabilizate cu lianti hidraulici	460 mc
- fundatie din balast	1480 mc
- pavele autoblocante (trotuare)	33 mp
- borduri prefabricate cu fete vazute finisate 20x25cm	20 m
- borduri prefabricate 10x15 cm	20 m
- parapete metalic zincat tip H4b	347 m
Lucrari de pod	
- beton monolit	6630mc
- Otel S355J2+n	530 t
- armaturi	955 t
- piloti forati	1693m
- placi de racordare	90mp
Lucrari de semnalizare	
- indicatoare rutiere	8 buc
- marcaje longitudinale	2,06 km echiv

4.2. Avize si acorduri

Dat fiind faptul ca pentru solutia din DALI, la data licitatiei nu era obtinut avizul Ministerului Culturii, ulterior s-au facut demersuri pentru obtinerea acestuia. Comisia Nationala a Ministerului Culturii a respins solutia propusa prin DALI solicitand adaptarea solutiei de refacere a podului „păstrând integritatea și autenticitatea (tablier si pile)” a podului existent Anghel Saligny. Pe baza noii documentatii prezentate, Consultantul lucrarii desemnat de catre Consiliul Judetean Buzau, accepta solutia ca fiind una cu modificari nesubstantiale (in conformitate cu *"instructiunea nr.1 din 2 martie 2016 privind modificarea contractului de achizitie publica..."*) si ulterior Ministerul Culturii emite avizul favorabil pe solutia prezentata in acest raport (cap. 4.3).

Avand in vedere necesitatea adaptarii solutiei, prin prisma cerintelor Ministerului Culturii, a fost necesara reluarea tuturor demersurilor necesare obtinerii tuturor avizelor si acordurilor, inclusiv a Certificatului de Urbanism nr. 94 din 14.07.2017 emis de Comuna Vadu Pasii. In prezent sunt obtinute majoritatea avizelor si acordurile necesare. Exceptie fac avizul de mediu (in derulare) si cel al Directiei Regionale CFR Galati, din partea careia exista avizul de principiu si la care s-au depus toate documentele necesare obtinerii avizului final (Punct de vedere ISPCF, Avizul MT-CFR, D.T.A.C).

5. SURSE DE FINANTARE:

- valoarea totala a investitiei 28740342.63 lei din care C+M reprezinta 24052009.84 lei din fonduri de la Bugetul de Stat.

6. ALTE INFORMATII NECESARE SUSTINERII LUCRARI

In situatia initiala, prin contractul de tip FIDIC GALBEN cu conditii generale si particulare, contractul prevedea:

Conform Fisei de date a achizitiei punctul II.2.1. "Lucrarile de constructie pentru proiectarea si executia noului pod rutier situat pe DC 15 km 1+500 peste raul Buzau la Vadu Pasii include urmatoarele:

- a) Dezafectarea podului vechi aflat intr-o stare tehnica necorespunzatoare;
- b) Proiectarea si realizarea unei structuri noi metal-beton pe actualele infrastructuri consolidate avand urmatoarele caracteristici: Parte carosabila 7.80 m, doua trotuare de pietoni a cate 1.50m fiecare, lungimea podului 112m."

Conform **Clarificari** oferta tehnica se va face pe "Solutia B prin care se propune pastrarea si conservarea tablierului Saligny."

"Beneficiarul doreste sa refaca podul peste Buzau in zona Vadu Pasii, in conditiile impuse de pastrare a substantei istorice, lucru care presupune realizarea unui tablier partial "circumscris celui existent folosind infrastructura existenta care se va consolida".

"Pentru a va ajuta sa faceti o oferta competitiva asa cum v-ati exprimat, derulam scenariul de abordat:

- consolidarea infrastructurii
- realizarea unui tablier nou cu dala din beton in conlucrare
- tablierul nou trebuie sa aiba o forma care sa permita pastrarea tablierului existent in forma conservata, lucru evidentiat in vedere si sectiune pentru solutia B impusa"

In cadrul avizului Ministerului Culturii se solicita un "*studiu detaliat privind posibilitatea realizarii unui pod carosabil nou si a restaurarii podului monument istoric pastrandu-I integritatea si autenticitatea (tablier si pile)*".

Dat fiind faptul ca atat solutia din DALI cat si solutia adaptata de proiectant prin riparea

suprastructurii tablierului Anghel Saligny pe o consola spre aval, nu au fost acceptate de către comisia Nationala a Ministerului Culturii din considerente de alterare a integritatii monumentului istoric, proiectantul propune translatarea podului nou spre aval, la o distanta de 5.10m între tablierul Saligny și lisa podului nou cu largirea elevatiei și fundatiei doar pe aceasta parte, cu consolidarea fundatiei podului existent. *Numai in aceasta solutie se respecta cererea de pastrare a integritatii și autenticitatii tablierului Saligny.*

In conformitate cu cerintele **art. 4** din Instructiune, **Modificari nesubstantiale**, o modificare va fi considerata nesubstantiala atunci cand in mod cumulat:

a) modificarea nu introduce conditii care daca ar fi fost incluse in procedura initiala de atribuire ar fi permis selectarea altor candidati decat a celor selectati initial sau alegerea unei alte oferte decat a celei declarate castigatoare ori ar fi permis si participarea altor operatori economici la procedura;

Tinand cont ca necesitatea modificarii a venit urmare a avizului Ministerului Culturii și Identitatii Nationale – Directia Patrimoniului Cultural, un organism independent, la momentul licitatiei nu putea fi anticipata aceasta solicitare de modificare. Actualizarea tuturor avizelor și obtinerea Autorizatiei de construire a fost solicitare inscrisa in Caietul de sarcini. Avizul de la Ministerul Culturii și Identitatii Nationale nu a facut parte din documentatia de licitatie, urmand a fi obtinut in baza cerintelor Caietului de sarcini. In tot acest interval de 4 ani (2013-2017) dintre momentul licitatiei și momentul obtinerii avizului schimbarile legislative au determinat necesitatea unei abordari actualizate a deciziilor comisiilor privind acordarea avizelor sau solicitarea unor conditii suplimentare.

Conditia este indeplinita, dat fiind faptul ca atat in solutia licitata cat și in cea adaptata de proiectant in concordanta cu solicitarea avizului Ministerului Culturii, exista acelasi concept – de pod nou și de conservare pod existent cu deosebirea ca in solutia adaptata, podul nou va fi amplasat in imediata vecinatate a podului declarat monument istoric.

b) modificarea nu schimba balanta economica a contractului in favoarea contractantului intr-o maniera care nu a fost prevazuta in contractul initial;

Conditia este indeplinita, deoarece nu se modifica cerintele initiale, valoarea modificarii incadrandu-se in valoarea de contract. Mai mult decat atat, adaptarea solutiei prin translatarea podului nou in aval nu modifica structura articolelor de evaluare a lucrarilor de C+M, fiind practic imposibil ca aceasta solutie sa confere vreun avantaj in plus contractorului. Diferenta dintre castigatorul licitatiei și urmatorul clasat fiind de aprox **11%**.

c) modificarea nu extinde domeniul contractului in mod considerabil;

Conditia este indeplinita, deoarece se pastreaza *indicatorii tehnico-economici* si functionalitatile lucrarii, respectiv se va executa un pod nou si se va conserva si restaura podul existent.

In conformitate cu cerintele **art. 5** din Instructiuni, **Prag valoric ca reper pentru incadrarea ca modificare substantiala**, o modificare va fi considerata **nesubstantiala** atunci cand in mod cumulativ respecta urmatoarele conditii:

- respectiva modificare este aferenta unui contract de servicii sau de lucrari aferente realizarii investitiilor publice si/sau a lucrarilor de interventie asupra acestora

Conditia este indeplinita, lucrarea fiind o investitie publica cu finantare de la bugetul statului.

- in urma exprimarii in termeni monetari, valoarea modificarii nu depaseste valoarea ce rezulta din aplicarea procentului de "Cheltuieli diverse si neprevazute" (definit in devizul general al proiectului si/sau in contract, conform legislatiei incidente) sau 10% din pretul contractului initial (in situatia in care exista deviz sau prin deviz/contract nu au fost stabilite asemenea cheltuieli);

Conditia este indeplinita, modificarea se incadreaza in valoarea contractului initial

- respectiva modificare este strict necesara pentru indeplinirea contractului de achizitie publica;

Conditia este indeplinita, nerespectarea cerintelor prevazute in avizul emis de catre *Ministerul Culturii si Identitatii Nationale* ar conduce la imposibilitatea intocmirii DTAC si obtinerea *Autorizatiei de constructie*.

- respectiva modificare este in directa corelare cu obiectul contractului de achizitie publica;

Conditia este indeplinita, obiectul contractului fiind refacere pod peste raul Buzau, satul Vadu Pasii – extravilan comuna Vadu Pasii..

- nu este schimbat caracterul general al obiectivului contractului,

fapt ce presupune ca scopul contractului (asa cum a fost descris in cadrul procedurii prin care a fost atribuit initial), precum si indicatorii principali ce caracterizeaza rezultatul respectivului contract raman nemodificati);

Conditia este indeplinita, **se respecta** toti indicatorii principali prevazuti prin licitatie, in ambele soluti se vor realiza lucrari de:

- executie a unui pod nou in solutia metal-beton;
- consolidare infrastructuri pod existent;
- conservarea si restaurarea tablier Anghel Saligny;
- racordarea podului nou cu rampele de acces;
- se pastreaza numarul de deschideri ale podului, lungimea acestora, lungimea podului, schema statica si alcatuirea tablierului (metalic, cale sus), gabarite, clase de incarcare(EUROCOD), specificatii tehnice(normative aplicate), latime cale (2x3.90=7.80 m), trotuare(1.50 m), latime rampe, viteza de circulatie (50 km/h) etc;
- nu se incalca cerintele din celelate avize;
- solutia este impartasita de catre Expertul tehnic, Expert Ministerul culturii etc;

In conformitate cu cerintele **art. 8** din Instructiunea, **Modificari substantiale** o modificare va fi considerata **substantiala** atunci cand **nu sunt indeplinite** in mod cumulativ conditiile prevazute la **art. 5** si este indeplinita cel putin una dintre acestea respectiv:

a) modificarea introduce conditii care daca ar fi facut parte din procedura initiala de atribuire ar fi permis selectarea altor candidati decat a celor initial selectati sau ar fi permis atribuirea contractului altui ofertant;

Conditia nu este indeplinita, deoarece toti ofertantii au ofertat pe aceeasi solutie, constand in realizarea unui pod nou si conservarea celui existent, solutie care chiar si prin translatarea podului nou spre aval nu schimba conditiile contractuale. Adaptarea solutiei nu necesita utilizarea de articole de lucrari noi.

b) modificarea schimba echilibrul economic al contractului in favoarea contractantului;

Conditia nu este indeplinita, deoarece se pastreaza atat obiectul principal al contractului cu toate obiectele aferente (pod, drum, lucrari hidro), cat si valoarea contractului, fara a se executa lucrari suplimentare altele decat cele aferente temei

initiale. Exceptand translatarea podului, noul aviz nu a introdus nici un fel de cerinte suplimentare.

c) modificarea extinde considerabil aria de acoperire a contractului la produse, servicii sau lucrari neacoperite initial.

Conditia nu este indeplinita, deoarece se pastreaza toti indicatorii tehnici din licitatia initiala si modificarea nu a introdus cerinte suplimentare.

In conformitate **cu art 10** cerintele din cadrul avizului Ministerului Culturii si Identitatii Nationale au aparut ulterior datei de referinta si nu puteau fi previzionate de un contractor pana la data stabilita in anuntul de participare pentru depunerea ofertei si pot sa fie considerat de natura "Imprevizibila"

Concluzii:

Urmare a analizei modificarii aparute urmare a avizului Ministerului Culturii si Identitatii Nationale in baza "*Instructiunea nr 1 din 2 martie 2016 privind modificarea contractului de achizitie publica in cursul perioadei sale de valabilitate si incadrarea acestor modificari ca fiind substantiale sau nesubstantiale*" modificarea se incadreaza la **modificari nesubstantiale si recomandam** continuarea demersurilor pentru realizarea obiectivului.

Intocmit,
Ing. Cristina Rusu

Sef proiect,
Ing. Viorel Bucur

CONSILIUL JUDEȚEAN BUZĂU
PREȘEDINTE
Nr. 12811/20.09.2017

EXPUNERE DE MOTIVE

la proiectul de hotărâre pentru aprobarea documentației tehnice faza Proiect Tehnic, a indicatorilor tehnico-economici și a cofinanțării obiectivului „Refacere pod peste râul Buzău, satul Vadu Pașii, extravilan comuna Vadu Pașii, județul Buzău” finanțat prin Programul Național de Dezvoltare Locală al Ministerului Dezvoltării Regionale, Administrației Publice și Fonduri Europene

Reabilitarea podului peste râul Buzău, situat pe DC 15 comuna Vadu Pașii este o prioritate absolută a autorității publice județene care a făcut nenumărate demersuri pentru identificarea unor surse de finanțare în acest scop.

Având în vedere importanța și complexitatea activităților aferente realizării acestui obiectiv, Consiliul local al comunei Vadu Pașii a transmis în administrarea Consiliului Județean Buzău podul de la Vadu Pașii prin Hotărârea nr. 3/2013 pe durată determinată, până la finalizarea refacerii tehnice a acestuia cu asumarea de către autoritatea publică județeană a obligațiilor privind identificarea surselor de finanțare și execuția lucrărilor.

Demersurile noastre, inițiate încă de la sfârșitul anului 2012 s-au materializat în prezent prin includerea acestui obiectiv în lista obiectivelor finanțate prin Programul Național de Dezvoltare Locală conform Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 28/2013 și a fost încheiat cu Ministerului Dezvoltării Regionale, Administrației Publice și Fonduri Europene contractul de finanțare nr.10286/09.06.2015. A fost încheiat Acordul Contractual privind execuția și proiectarea lucrărilor nr. 13760/27.11.2014 în baza căruia s-a întocmit Proiectul Tehnic de execuție care a primit avizul Comisiei tehnico-economice a Consiliului Județean Buzău nr. 122/15.09.2017.

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;

- contribuția financiară a Consiliului Județean Buzău la realizarea proiectului de refacere a podului 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 Fonduri Europene.

PREȘEDINTE,

PETRE – EMANOIL NEAGU



RAPORT

la proiectul de hotărâre pentru aprobarea documentației tehnice faza Proiect Tehnic, a indicatorilor tehnico-economici și a cofinanțării obiectivului „Refacere pod peste râul Buzău, satul Vadu Pașii, extravilan comuna Vadu Pașii, județul Buzău” finanțat prin Programul Național de Dezvoltare Locală al Ministerului Dezvoltării Regionale, Administrației Publice și Fonduri Europene

Pentru obiectivul de investitii mentionat a fost incheiat Acordul Contractual privind execuția și proiectarea lucrărilor nr. 13760/27.11.2014 in baza caruia s-a intocmit Proiectul Tehnic de execuție care a primit avizul Comisiei tehnico-economice a Consiliului Județean Buzău nr. 122/15.09.2017.

Documentația tehnico economică faza **„Proiect Tehnic,,** întocmită pentru realizarea investiției **„Refacere pod peste râul Buzău, satul Vadu Pașii, extravilan comuna Vadu Pașii, județul Buzău”** a fost întocmită în conformitate cu prevederile HG 907/2016 pentru lucrările de intervenție la construcțiile existente.

Ca urmare, în vederea respectării condițiilor indispensabile pentru finanțarea de către Ministerul Dezvoltării Regionale Administrației Publice și Fonduri Europene a obiectivului de investitii și în respectul prevederilor legale, este necesar a se aproba de către Consiliul Județean:

- documentația tehnico- economica-faza Proiect Tehnic;
- indicatorii tehnico-economici;
- contribuția financiară a Consiliului Județean Buzău la realizarea proiectului de refacere a podului prin susținerea costurilor neeligibile conform prevederilor Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 28/2013 și Ordinului nr. 1851/2013, cu modificările si completările ulterioare.

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

Având în vedere cele menționate, susțin adoptarea proiectului de hotărâre pentru aprobarea documentației tehnice faza Proiect Tehnic, a indicatorilor tehnico-economici și a cofinanțării obiectivului „Refacere pod peste râul Buzău, satul Vadu Pașii, extravilan comuna Vadu Pașii, județul Buzău” în forma promovată de inițiator.

DIRECTOR EXECUTIV

IULIAN PETRE

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Iulian Petre', written over the printed name.