

ROMÂNIA
JUDEȚUL VASLUI
CONSILIUL JUDEȚEAN

PROIECT DE HOTĂRÂRE nr. /2017

pentru modificarea anexei nr.7 la Hotărârea Consiliului Județean Vaslui nr. 65/2009 privind actualizarea indicatorilor tehnico-economici ai obiectivelor de investiții pe drumurile județene ca urmare a valorilor rezultate în urma elaborării Studiilor de fezabilitate

având în vedere :

- expunerea de motive a președintelui Consiliului Județean Vaslui;
- adresele Ministerului Dezvoltării Regionale și Administrației Publice nr. 2657/17.01.2017 și nr. 7552/30.01.2017;
- referatele Direcției Tehnice nr. 1318 din 03.02.2017 și nr. 1547/09.02.2017;
- Nota justificativă a proiectantului nr.1497/08.02.2017;
- Hotărârea Consiliului Județean Vaslui nr. 65/2009 privind actualizarea indicatorilor tehnico-economici ai obiectivelor de investiții pe drumurile județene ca urmare a valorilor rezultate în urma elaborării Studiilor de fezabilitate;

în conformitate cu:

- prevederile O.U.G. nr. 28/2013 pentru aprobarea Programului Național de Dezvoltare Locală, cu modificările și completările ulterioare;
- dispozițiile art. 44 alin.(1) din Legea nr. 273/2006 privind finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare;
- prevederile O.U.G. nr. 84/2016 pentru modificarea și completarea unor acte normative din domeniul financiar-fiscal;

în temeiul dispozițiilor art. 91 alin.(1), lit. b) și alin.(3) , lit. f), precum și ale art. 97 alin.(1) din Legea nr.215/ 2001 privind administrația publică locală, republicată, cu modificările și completările ulterioare;

Consiliul Județean Vaslui

HOTĂRĂȘTE:

Art.I - În tot cuprinsul Hotărârii Consiliului Județean Vaslui nr. 65/2009 privind actualizarea indicatorilor tehnico-economici ai obiectivelor de investiții pe drumurile județene ca urmare a valorilor rezultate în urma elaborării Studiilor de fezabilitate, titlul obiectivului de investiții se va citi: ” **Reabilitare si modernizare drum judetean DJ 245: DN24(Bârlad) Drujești – Vulpășeni – Ghicani – Alexandru Vlahuță – Buda – Morăreni – Florești – Oprisița(DN2 F), Km 22 + 900 - 33 +200, județul Vaslui, L=10,3 km**” în loc de : ” **Reabilitare si modernizare drum judetean DJ 245: DN24(Bârlad) Drujești – Vulpășeni – Ghicani – Alexandru Vlahuță – Buda – Morăreni – Florești – Oprisița(DN2 F), Km 22 + 700 - 33 +200, județul Vaslui, L=10,5 km** “.

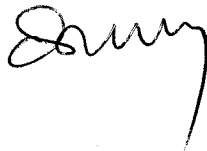
Art. II - Se aprobă modificarea anexei nr.7 la Hotărârea Consiliului Județean Vaslui nr. 65/2009 privind actualizarea indicatorilor tehnico-economici ai obiectivelor de investiții pe

drumurile județene ca urmare a valorilor rezultate în urma elaborării Studiilor de fezabilitate, ce se înlocuiește cu anexa care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

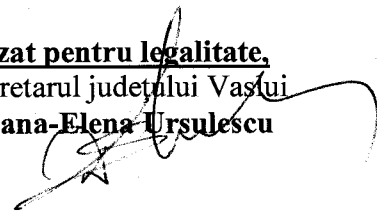
Art.III – Prezentul act administrativ va fi comunicat Instituției Prefectului - județul Vaslui, Direcției Tehnice și Direcției Economice din cadrul aparatului de specialitate al Consiliului Județean Vaslui.

Vaslui, _____ 2017

**PREȘEDINTE,
Dumitru Buzatu**



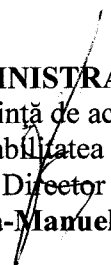
**Avizat pentru legalitate,
Secretarul județului Vaslui
Diana-Elena Ursulescu**



DIRECȚIA ADMINISTRAȚIE PUBLICĂ

Am luat la cunoștință de acest înscris oficial
și îmi asum responsabilitatea asupra legalității.

Director executiv,
Adriana-Manuela Huides



DIRECȚIA TEHNICĂ

Îmi asum responsabilitatea pentru fundamentarea,
corectitudinea și legalitatea întocmirii acestui înscris oficial.

Director executiv,
Mariana Vieru



Anexa
la Hotărârea nr. _____ / 2017

INDICATORII TEHNICO – ECONOMICI

actualizați pentru obiectivul de investiții ” Reabilitare si modernizare drum judetean DJ 245:
DN24(Bârlad) Drujești – Vulpășeni – Ghicani – Alexandru Vlahuță – Buda – Morăreni –
Florești – Oprisița(DN2 F), Km 22 + 900 - 33 + 200, județul Vaslui”

Titular : Județul Vaslui

Beneficiar : Județul Vaslui – Consiliul județean Vaslui

Amplasament : județul Vaslui : Buda - Morăreni

Indicatori tehnico - economici

- | | |
|--|------------------|
| - Valoarea totală a investiției , inclusiv TVA
(în prețuri la data de 31.01.2017 / 1 euro= 4,5038 lei),
din care : | 7.955.105,71 lei |
| - construcții – montaj (C+M) | 7.802.437,58 lei |
| - Capacități : | |
| - Lungime traseu | km 10,300 km |
| - Lungime platformă | m 8 |
| - Lățime parte carosabilă | m 6 |
| - Lățime acostamente | m 2x1,00 |
| - Durată de realizare a investiției | luni 96 |

Finanțarea investiției

Finanțarea investiției se face de la bugetul local al județului Vaslui și din bugetul de stat, după cum urmează:

- Bugetul de Stat: 7.802.658,07 lei
- Bugetul Local: 152.668,13 lei

DIRECȚIA TEHNICĂ

*Îmi asum responsabilitatea pentru fundamentarea,
corectitudinea și legalitatea întocmirii acestui înscris oficial.*

Director executiv,
Mariana Vieru



EXPUNERE DE MOTIVE

pentru modificarea anexei nr.7 la Hotărârea Consiliului Județean Vaslui nr. 65/2009 privind actualizarea indicatorilor tehnico-economici ai obiectivelor de investiții pe drumurile județene ca urmare a valorilor rezultate în urma elaborării Studiilor de fezabilitate

Doamnelor și domnilor consilieri,

Ca urmare a adreselor nr. 2657/17.01.2017, respectiv nr. 7552/30.01.2017, trimise de Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice, referitoare la măsurile necesare a fi întreprinse pentru derularea Programului Național de Dezvoltare Locală ca urmare a modificării Legii nr. 227/2015 privind Codul fiscal, și a notei justificative a proiectantului nr.1497/2017, solicităm aprobarea indicatorilor tehnico-economici actualizați aferenți investiției ” **Reabilitare si modernizare drum județean DJ 245: DN24(Bârlad) Drujești – Vulpășeni – Ghicani – Alexandru Vlahuță – Buda – Morăreni – Florești – Oprisița(DN2 F), Km 22 + 900 - 33 + 200, județul Vaslui**”.

Finanțarea investiției are ca surse bugetul local al județului Vaslui și bugetul de stat. Indicatorii tehnico-economici s-au aprobat prin Hotărârea Consiliului Județean nr. 65/2009 privind aprobarea indicatorilor tehnico-economici ai obiectivului de investiții ” **Reabilitare si modernizare drum județean DJ 245: DN24(Bârlad) Drujești – Vulpășeni – Ghicani – Alexandru Vlahuță – Buda – Morăreni – Florești – Oprisița(DN2 F), Km 22 + 700 - 33 + 200, județul Vaslui**”.

Prin Nota justificativă a proiectantului nr.1547/2017, se precizează faptul că această investiție are de fapt o lungime de 10,3 km si nu 10,5 km, lucru care se vede și din partea scrisă a proiectului tehnic.

Conform anexei la Hotărârea Consiliului Județean Vaslui nr. 65/2009, această lucrare trebuia finalizată în 2 ani. Acest lucru nu a fost posibil din lipsă de fonduri, dar contractul de execuție este în vigoare, el fiind prelungit prin cte adiționale.

La această dată avem încheiat un contract de finanțare în baza O.G. nr. 28/2013, pentru obiectivul de investiții ” **Reabilitare si modernizare drum județean DJ 245: DN24(Bârlad) Drujești – Vulpășeni – Ghicani – Alexandru Vlahuță – Buda – Morăreni – Florești – Oprisița(DN2 F), Km 22 + 900 - 33 + 200, județul Vaslui**”.

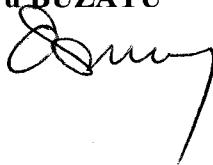
Prin modernizarea drumului se va asigura continuitatea circulației vehiculelor, autovehiculelor și a pietonilor, siguranța și confortul circulației precum și o viabilitate corespunzătoare clasei tehnice a drumului.

Datorită faptului că prin Legea nr. 277/2015 privind Codul fiscal se prevede faptul că TVA-ul scade de la 20% la 19%, este necesar a se realiza actualizarea indicatorilor tehnico-economici la acest obiectiv de investiții. Totodată, această actualizare este dată și de faptul că în urma procedurii de achiziție, ofertantul câștigător a licitat sub valoarea estimată de proiectantul acestui obiectiv.

Menționăm faptul că – potrivit adresei Ministerului Dezvoltării Regionale și Administrației Publice nr. 7552/30.01.2017 – termenul de depunere a documentelor solicitate de ministerul de resort este de 15.02.2017.

Având depuse considerentele sus invocate, vă rugăm să aprobați proiectul de hotărâre în forma prezentată.

PREȘEDINTE,
Dumitru BUZATU



ROMÂNIA
JUDEȚUL VASLUI
CONSILIUL JUDEȚEAN
DIRECȚIA TEHNICĂ

R A P O R T

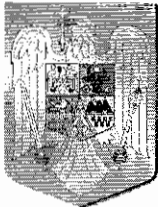
pentru modificarea anexei nr.7 la Hotărârea Consiliului Județean Vaslui nr. 65/2009 privind actualizarea indicatorilor tehnico-economici ai obiectivelor de investiții pe drumurile județene ca urmare a valorilor rezultate în urma elaborării Studiilor de fezabilitate

În conformitate cu prevederile art. 98 coroborat cu art. 44 din Legea nr. 215/2001 privind administrația publică locală, republicată, cu modificările și completările ulterioare, analizând proiectul de hotărâre pentru modificarea anexei nr.7 la Hotărârea Consiliului Județean Vaslui nr. 65/2009 privind actualizarea indicatorilor tehnico-economici ai obiectivelor de investiții pe drumurile județene ca urmare a valorilor rezultate în urma elaborării Studiilor de fezabilitate, constat că acesta este elaborat cu respectarea prevederilor legale în materie.

DIRECTOR EXECUTIV

Mariana Vieru





ROMÂNIA
JUDEȚUL VASLUI
CONSILIUL JUDEȚEAN



Str. Ștefan cel Mare, nr. 79, Vaslui, 730168,
tel: +40-0235361089, fax: +40-0235361091, web: www.cjvs.eu,
email: cjvaslui@cjvs.eu, consiliu@cjvs.eu

DIRECȚIA TEHNICĂ
COMPARTIMENTUL DE INVESTIȚII ȘI REABILITARE DRUMURI JUDEȚENE

Nr. _____/_____

Se aprobă / Nu se aprobă
PREȘEDINTE,
Dumitru Buzatu

REFERAT

Având în vedere adresa Ministerului Dezvoltării Regionale și Administrației Publice nr. 7552/30.01.2017, se prelungește termenul de depunere a documentelor solicitate în adresa nr. 2657/12.01.2017, prin care se solicită Hotărârea Consiliului Județean privind aprobarea indicatorilor tehnico-economici actualizați, reprezentând noua valoare a investiției, compusă din valoarea serviciilor/lucrărilor executate decontate sau nedecontate până la 31.01.2017 și valoarea rest de executat, este necesar a se iniția proiectul de hotărâre pentru următorul obiectiv de investiții inclus în Programul Național de Dezvoltare Locală: "Reabilitare și modernizare drum județean DJ 245: DN24(Bârlad) Drujești – Vulpășeni – Ghicani – Alexandru Vlahuță – Buda – Morăreni – Florești – Oprisița(DN2 F), Km 22 + 700 -33 +200, județul Vaslui".

Avizat – Mariana Vieru

Verificat – Cătălin Toma

Întocmit 2 ex. – Dohotaru Cristi

Director executiv

Director executiv adjunct

Consilier Superior

02.02.2017

02.02.2017



CABINET VICEPRIM-MINISTRU

Nr. 265/12.01.2017

Către: Beneficiarii Programului Național De Dezvoltare Locală
Stimate Domnule Primar/Președinte,

Referitor la: măsurile necesare a fi întreprinse pentru derularea Programului Național de Dezvoltare Locală ca urmare a modificării Legii nr. 227/2015 privind Codul fiscal precum și pentru respectarea altor prevederi legale

I. Potrivit art. 291 alin. (1) lit. b) din Legea nr. 227/2015 privind Codul fiscal, cu modificările și completările ulterioare, nivelul cotei taxei pe valoare adăugată este de 19% începând cu data de 1 ianuarie 2017 pentru operațiunile impozabile care nu sunt scutite de taxă sau care nu sunt supuse cotelor reduse, vă rugăm să ne transmiteți până la data de 31.01.2017, următoarele documente actualizate:

1. Anexa nr. 3 în conformitate cu prevederile art.10 alin. (2) din Normele metodologice pentru punerea în aplicare a prevederilor Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 28/2013 pentru aprobarea Programului național de dezvoltare locală, aprobate prin OMDRAP nr. 1851/2013, republicat cu modificările și completările ulterioare. Facem precizarea că, potrivit prevederilor art. 17 alin. (6), pentru orice modificare a datelor cuprinse în Anexa nr. 3, cu excepția cotei TVA, beneficiarii au obligația să transmită Ministerului Dezvoltării Regionale și Administrației Publice o notă justificativă.

2. documente care să prezinte stadiul fizic și valoric realizat precum și lucrările rest de executat la data de 01.01.2017;

3. actul adițional care a fost încheiat cu cota de TVA de 19% pentru restul de executat la data de 01.01.2017, în copie conformă cu originalul;

4. devizul general actualizat cu noua cotă de TVA de 19% pentru lucrările rest de executat;

5. hotărârea consiliului local/județean de aprobare a indicatorilor tehnico-economici actualizați reprezentând noua valoare a investiției, compusă din valoarea serviciilor/lucrărilor executate decontate sau nedecontate până la 31.12.2016 și valoarea rest de executat.

II. Având în vedere prevederile art. 11 alin. (2), din OUG nr. 28/2013 privind aprobarea Programului Național de Dezvoltare Locală, cu modificările și completările ulterioare, potrivit cărora: „Beneficiarii au obligația să transmită Ministerului Dezvoltării Regionale și Administrației Publice toate documentele necesare monitorizării și finanțării prin program a obiectivelor de investiții și sunt responsabili pentru realitatea, exactitatea și legalitatea datelor prezentate”, vă solicităm să ne transmiteți documentele necesare întocmirii dosarului investiției, conform opis-ului anexat prezentei.

Cu stimă,

VICEPRIM-MINISTRU,
MINISTRUL DEZVOLTĂRII REGIONALE,
ADMINISTRAȚIEI PUBLICE ȘI FONDURILOR EUROPENE,
SEVIL SHHAIDEN



Către: Beneficiarii Programului Național De Dezvoltare Locală

Stimate Domnule Primar/Președinte,

Referitor la: revenire la adresa nr. 2657/12.01.2017 măsurile necesare a fi întreprinse pentru derularea Programului Național de Dezvoltare Locală ca urmare a modificării Legii nr. 227/2015 privind Codul fiscal precum și pentru respectarea altor prevederi legale

I. Prin adresa nr. 2657/12.01.2017 MDRAPFE a fost solicitată transmiterea, până la data de 31.01.2017, următoarelor documente actualizate:

1. Anexa nr. 3 la Normele metodologice pentru punerea în aplicare a prevederilor Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 28/2013 pentru aprobarea Programului național de dezvoltare locală, aprobate prin OMDRAP nr. 1851/2013, republicat cu modificările și completările ulterioare.
2. documente care să prezinte stadiul fizic și valoric realizat precum și lucrările rest de executat la data de 01.01.2017;
3. actul adițional care a fost încheiat cu cota de TVA de 19% pentru restul de executat la data de 01.01.2017, în copie conformă cu originalul;
4. devizul general actualizat cu noua cotă de TVA de 19% pentru lucrările rest de executat;
5. hotărârea consiliului local/județean de aprobare a indicatorilor tehnico-economici actualizați reprezentând noua valoare a investiției, compusă din valoarea serviciilor/lucrărilor executate decontate sau nedecontate până la 31.12.2016 și valoarea rest de executat.

II. Având în vedere faptul că până la data prezentei nu a fost aprobată legea bugetului de stat, termenul de depunere a documentelor solicitate, actualizate conform cotei de TVA de 19%, se prelungește până la 15.02.2017.

Cu stimă,

VICEPRIM-MINISTRU,
MINISTRUL DEZVOLTĂRII REGIONALE,
ADMINISTRAȚIEI PUBLICE ȘI FONDURILOR EUROPENE,
SEVIL SHHALEH



DEVIZ GENERAL privind cheltuielile necesare realizării investiției

privind
Cheltuieli estimate necesare intervenției asupra obiectivului de investiții

"Reabilitare și modernizare drum județean DJ 245: DN 24 (Barlad) - Drujești - Bacani - Vulpasani - Ghicani - Alexandru Vlahuta - Buda - Morareni - Florești - Oprisita (DN 2 F), km 22+700 - 33+200 (10,500 km), județul Vaslui"

Nr. crt	Denumirea capitolelor și subcapitolelor de cheltuieli	curs BNR 31.01.2017			4.5038	lei / 1 euro
		Valoare (fără T.V.A.)		TVA	Valoare (inclusiv T.V.A.)	
		lei	euro	lei	lei	euro
1	2	3	4	5	6	7
	CAPITOLUL 1 - Cheltuieli pentru obținerea și amenajarea terenului					
1.1.	Obținerea terenului	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
1.2.	Amenajarea terenului	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
1.3.	Amenajări pentru protecția mediului	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	TOTAL CAPITOL 1	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
2	CAPITOLUL 2 - Cheltuieli pentru asigurarea utilitatilor necesare obiectivului					
2.1.	Cheltuieli pentru asigurarea utilitatilor necesare obiectivului	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	TOTAL CAPITOL 2	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	CAPITOLUL 3 - Cheltuieli pentru proiectare și asistența tehnică					
3.1.	Studii de teren	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
3.2.	Taxe pentru obținerea avizelor, acordurilor și autorizațiilor	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
3.3.	Proiectare și inginerie	54,800.00	12,167.50	13,152.00	67,952.00	15,087.70
3.3.1.	SF+PT+DDE, Verificare Proiect	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
3.4.	Organizarea procedurilor de achiziție	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
3.5.	Consultanță	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
3.6.	Asistența tehnică	10,500.00	2,331.36	760.00	11,260.00	2,500.11
3.6.1.	Asistența tehnică din partea proiectantului	4,000.00	888.14	760.00	4,760.00	1,056.89
3.6.2.	Asigurarea supravegherii execuției prin inspectori de șantier	6,500.00	1,443.23	0.00	6,500.00	1,443.23
	TOTAL CAPITOL 3	65,300.00	14,498.87	13,912.00	79,212.00	17,587.81
	CAPITOLUL 4 - Cheltuieli pentru investiția de bază					
4.1.	Construcții și instalații	6,071,875.82	1,348,167.29	1,341,464.58	7,413,340.40	1,646,019.01
4.1.1.	Drum județean DJ 245, județul Vaslui	6,071,875.82	1,348,167.29	1,341,464.58	7,413,340.40	1,646,019.01
4.2.	Montaj utilități tehnologice	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
4.2.1.	Utilități, echipamente tehnologice cu montaj	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
4.2.2.	Utilități fără montaj și echipamente de transport	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
4.3.	Dotări	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
4.4.	Active necorporale	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	TOTAL CAPITOL 4	6,071,875.82	1,348,167.29	1,341,464.58	7,413,340.40	1,646,019.01
	CAPITOLUL 5 - Alte cheltuieli					
5.1.	Organizare de șantier	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
5.1.1.	Lucrări de construcții și instalații aferente organizării de șantier	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
5.1.2.	Cheltuieli conexe organizării de șantier	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
5.2.	Comisioane, cote, taxe și costuri de finanțare	73,456.13	16,309.81	0.00	73,456.13	16,309.81
5.3.	Cheltuieli diverse și neprevăzute (max. 5% din val. Cap./subcap. 1.2; 1.3; 2; 3 și 4)	303,593.79	67,408.36	85,503.39	389,097.18	86,393.09
	TOTAL CAPITOL 5	377,049.92	83,718.18	85,503.39	462,553.31	102,702.90
	CAPITOLUL 6 - Cheltuieli pentru darea în exploatare					
6.1.	Pregătirea personalului de exploatare	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
6.2.	Probe tehnologice și teste	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	TOTAL CAPITOL 6	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	TOTAL GENERAL	6,514,225.74	1,446,384.33	1,440,879.97	7,955,105.71	1,766,309.72
	din care C+M	6,375,469.61	1,415,575.65	1,426,967.97	7,802,437.58	1,732,412.09

PRESEDINTE

Dumitru Buzatu

[Signature]
Județul Vaslui

Avizat - Vieru Mariana	Director Executiv	03.02.2017
Verificat - Toma Catalin	Director Executiv Adjunct	02.02.17
Intomit - Dohotaru Cristi	Consilier Superior	02.02.17

DEVIZ GENERAL privind restul de executat

"Reabilitare și modernizare drum județean DJ 245: DN 24 (Barfad) - Drujești - Bacani - Vulpasani - Ghicani - Alexandru Vlahuta - Buda - Morareni - Florești - Oprisita (DN 2 F), km 22+700 - 33+200 (10,500 km), județul Vaslui "

Nr. crt	Denumirea capitolelor și subcapitolelor de cheltuieli	curs BNR 31.01.2017			4.5038	lei / 1 euro
		Valoare (fără T.V.A.)		TVA	Valoare (inclusiv T.V.A.)	
		lei	euro	lei	lei	euro
1	2	3	4	5	6	7
	CAPITOLUL 1 - Cheltuieli pentru obtinerea și amenajarea terenului					
1.1.	Obținerea terenului	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
1.2.	Amenajarea terenului	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
1.3.	Amenajări pentru protecția mediului	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	TOTAL CAPITOL 1	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	CAPITOLUL 2 - Cheltuieli pentru asigurarea utilitatilor necesare obiectivului					
2.1.	Cheltuieli pentru asigurarea utilitatilor necesare obiectivului	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	TOTAL CAPITOL 2	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	CAPITOLUL 3 - Cheltuieli pentru proiectare și asistenta tehnica					
3.1.	Studii de teren	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
3.2.	Taxe pentru obținerea avizelor, acorduri și autorizații	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
3.3.	Proiectare și inginerie	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
3.3.1.	SF+PT+DDE, Verificare Proiect	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
3.4.	Organizarea procedurilor de achiziție	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
3.5.	Consultanță	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
3.6.	Asistenta tehnica	5,427.00	1,204.98	760.00	6,187.00	1,373.73
3.6.1.	Asistenta tehnica din partea proiectantului	4,000.00	888.14	760.00	4,760.00	1,056.89
3.6.2.	Asigurarea supravegherii executiei prin inspectori de santier	1,427.00	316.84	0.00	1,427.00	316.84
	TOTAL CAPITOL 3	5,427.00	1,204.98	760.00	6,187.00	1,373.73
	CAPITOLUL 4 - Cheltuieli pentru investitia de baza					
4.1.	Construcții și instalații	622,048.89	138,116.45	118,189.29	740,238.18	164,358.58
4.1.1.	Drum județean DJ 245, județul Vaslui	622,048.89	138,116.45	118,189.29	740,238.18	164,358.58
4.2.	Montaj utiliaj tehnologic	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
4.2.1.	Utilaje, echipamente tehnologice cu montaj	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
4.2.2.	Utilaje fara montaj și echipamente de transport	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
4.3.	Dotări	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
4.4.	Active necorporale	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	TOTAL CAPITOL 4	622,048.89	138,116.45	118,189.29	740,238.18	164,358.58
	CAPITOLUL 5 - Alte cheltuieli					
5.1.	Organizare de santier	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
5.1.1.	Lucrări de construcții și instalații aferente organizării de santier	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
5.1.2.	Cheltuieli conexe organizării de santier	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
5.2.	Comisioane, cote, taxe și costuri de finanțare	6,842.54	1,519.28	0.00	6,842.54	1,519.28
5.3.	Cheltuieli diverse și neprevăzute (max. 5% din val. Cap./subcap. 1.2; 1.3; 2; 3 și 4)	31,102.44	6,905.82	5,909.46	37,011.91	8,217.93
	TOTAL CAPITOL 5	37,944.98	8,425.10	5,909.46	43,854.45	9,737.21
	CAPITOLUL 6 - Cheltuieli pentru darea în exploatare					
6.1.	Pragătirea personalului de exploatare	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
6.2.	Probe tehnologice și teste	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	TOTAL CAPITOL 6	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	TOTAL GENERAL	665,420.87	147,746.54	124,858.75	790,279.62	175,469.52
	din care C+M	653,151.33	145,022.28	124,098.75	777,250.09	172,576.51

PRESEDINTE
Dumitru Buzatu

Avizat - Vieru Mariana	Director Executiv	03.02.17
Verificat - Toma Catalin	Director Executiv Adjunct	02.02.17
Intocmit - Dohotaru Cristi	Consilier Superior	02.02.17

DEVIZ GENERAL privind Indicatorii tehnico-economici actualizati

"Reabilitare și modernizare drum județean DJ 245: DN 24 (Barlad) - Drujesti - Bacani - Vulpasani - Ghicani - Alexandru Vlahuta - Buda - Morareni - Floresti - Oprisita (DN 2 F), km 22+700 - 33+200 (10,500 km), județul Vaslui "

	curs BNR 28.01.2016	4.5386			
Nr. crt	Denumirea capitolelor si subcapitolelor de cheltuieli	Valoare (inclusiv T.V.A.)	Fonduri de la bugetul de stat	Fonduri de la bugetul local	Defalcare pe surse de finanțare
		lei			
1	2	3	4	5	6
	CAPITOLUL 1 - Cheltuieli pentru obtinerea si amenajarea terenului				
1.1.	Obtinerea terenului	0.00			
1.2.	Amenajarea terenului	0.00			
1.3.	Amenajari pentru protectia mediului	0.00			
	TOTAL CAPITOL 1	0.00			
2	CAPITOLUL 2 - Cheltuieli pentru asigurarea utilitatilor necesare obiectivului				
2.1.	Cheltuieli pentru asigurarea utilitatilor necesare obiectivului	0.00			
	TOTAL CAPITOL 2	0.00			
	CAPITOLUL 3 - Cheltuieli pentru proiectare si asistenta tehnica				
3.1.	Studii de teren	0.00			
3.2.	Taxe pentru obtinereade avize, acorduri si autorizatii	0.00			
3.3.	Proiectare și inginerie	67,952.00		67952.00	Buget local
3.3.1.	SF+PT+DDE, Verificare Proiect	0.00			
3.4	Organizarea procedurilor de achizitie	0.00			
3.5	Consultanta	0.00			
3.6	Asistenta tehnica	11,260.00		11260.00	Buget local
3.6.1.	Asistenta tehnica din partea proiectantului	4,760.00		4760.00	
3.6.2.	Asigurarea supravegherii executiei prin inspectori de santier	6,500.00		6500.00	Buget local
	TOTAL CAPITOL 3	79,212.00		79212.00	
	CAPITOLUL 4 - Cheltuieli pentru investitia de baza				
4.1	Constructii si instalatii	7,413,340.40	7413340.40		Buget de stat
41.1.	Drum județean DJ 245, județul Vaslui	7,413,340.40	7413340.40		Buget de stat
4.2.	Montaj utilaj tehnologic	0.00			
4.2.1.	Utilaje, echipamente tehnologice cu montaj	0.00			

4.2.2.	Utilaje fara montaj si echipamente de transport	0.00			
4.3.	Dotari	0.00			
4.4.	Active necorporale	0.00			
	TOTAL CAPITOL 4	7,413,340.40	7413340.40		
	CAPITOLUL 5 - Alte cheltuieli				
5.1.	Organizare de santier	0.00			
5.1.1.	Lucrari de constructii si instalatii aferente organizarii de santier	0.00			
5.1.2.	Cheltuieli conexe organizarii de santier	0.00			
5.2	Comisioane, cote, taxe si costuri de finantare	73,456.13		73456.13	Buget local
5.3	Cheltuieli diverse si neprevazute (max. 5% din val. Cap./subcap. 1.2; 1.3; 2; 3 si 4)	389,097.18	389097.18		Buget de stat
	TOTAL CAPITOL 5	462,553.31	389097.18	73456.13	
	CAPITOLUL 6 - Cheltuieli pentru darea in exploatare				
6.1	Pregatirea personalului de exploatare	0.00			
6.2	Probe tehnologice și teste	0.00			
	TOTAL CAPITOL 6	0.00			
	TOTAL GENERAL	7,955,105.71	7802437.58	152668.13	
	din care C+M	7,802,437.58			

PRESEDINTE

Dumitru Buzatu



Avizat - Vieru Mariana	Director executiv	03.02.2017	
Verificat - Toma Catalin	Director executiv adjunct	02.02.2017	
Intocmit - Dohotaru Cristi	Consilier superior	02.02.2017	

117

ROMÂNIA
JUDEȚUL VASLUI
CONSILIUL JUDEȚEAN

HOTĂRÂREA Nr. 65/ 2009

privind actualizarea indicatorilor tehnico-economici ai obiectivelor de investiții pe drumurile județene ca urmare a valorilor rezultate în urma elaborării Studiilor de fezabilitate

având în vedere Expunerea de motive a președintelui Consiliului județean Vaslui;
având în vedere studiile de fezabilitate;

având în vedere dispozițiile art. 44 alin. (1) din Legea nr. 273/2006 privind finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare;

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

Consiliul județean Vaslui,

HOTĂRĂȘTE

Art. 1 – Se aprobă actualizarea indicatorilor tehnico-economici ai obiectivelor de investiții pe drumurile județene ca urmare a valorilor rezultate în urma elaborării Studiilor de fezabilitate, cuprinși în anexele nr.1-7 care fac parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art. 2 – Finanțarea obiectivelor de investiții prevăzute la art. 1 se face din împrumut extern și în completare de la bugetul local al județului Vaslui pe anul 2009, conform listelor de investiții aprobate potrivit legii.

Art. 3 – Anexele nr. 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 din Hotărârea nr. 9 /2008 privind aprobarea indicatorilor tehnico-economici ai obiectivelor de investiții „Reabilitări a 14 drumuri județene” județul Vaslui , se modifică în mod corespunzător.

Vaslui, 20 mai 2009

PREȘEDINTE,
Vasile Mihalachi



Contrasemnează
Secretarul județului Vaslui,
Gheorghe Stoica

Principalii indicatori tehnico-economici ai obiectivelor de investiție

DJ 243: Bârlad (DN 24) – Pogana – Iana – Vadurile – Iezer – Puiești – Fântânele – Rădeni – Dragomirești DN 2F; km 0+000-52+500 (L = 52,500 km)

1. Valoarea totală a investiției: 115.116,12 mii lei
 - a. din care C+M 104.189,28 mii lei
2. Capacități fizice:
 - a. lungime totală 52,500 km
 - b. platformă 8,000 m
 - c. parte carosabilă 6,000 m
 - d. durata de realizare a obiectivului investiției 3 ani

Anexa nr. 2 la Hotărârea nr.65/2009

DJ 243 A Pogana (DJ 243) Crîngu-Nou – Ciocani – Ivești – Pogonești – Tutova – Crivești – Pochidia – Satu-Nou – Limita jud. Galați; km 20+840-22+740, km 31+370-33+570 (L = 4,100 km)

1. Valoarea totală a investiției: 4.997,436 mii lei
 - a. din care C+M 4.853,78 mii lei
2. Capacități fizice:
 - a. lungime totală 4,100 km
 - b. platformă 8,000 m
 - c. ampriza drumului 8,000 m
 - d. durata de realizare a obiectivului de investiții 1 an

Anexa nr. 3 la Hotărârea nr.65/2009

DJ 243 E: DJ 243 B – Coroiști – DN 11 A, km 0+000-6+380 (L = 6,380 km)

1. Valoarea totală a investiției: 7.979,315 mii lei
 - a. din care C+M 7.749,95 mii lei
2. Capacități fizice:
 - a. lungime totală 6,380 km
 - b. lățime platformă 8,000 m
 - c. lățime parte carosabilă 6,000 m
 - d. durata de realizare a obiectivului de investiții 2 ani

Anexa nr. 4 la Hotărârea nr.65/2009

DJ 244 C: (DN 24 B) Huși – Pădureni – Leoști – Văleni – Urlați – Dimitrie Cantemir – DJ 244 A (Mușata), km 0+000-33+070 (L = 33,070 km)

1. Valoarea totală a investiției: 54.087,12 mii lei
 - a. din care C+M 46.680,84 mii lei
2. Capacități fizice:
 - a. lungime totală 33,070 km
 - b. platformă 8,000 m
 - c. parte carosabilă 6,000 m
 - d. durata de realizare a obiectivului de investiții 2 ani

Anexa nr. 5 la Hotărârea nr.65/2009

DJ 244 E – DN 24 B(Huși) – Tătărăni – Boțești – DN 24 (Miclești); km 0+000-27+750
(L = 27,750 km)

- | | |
|---|--------------------|
| 1.Valoarea totală a investiției: | 67.084,510 mii lei |
| a. din care C+M | 60.449,11 mii lei |
| 2.Capacități fizice: | |
| a.lungime totală | 22,750 km |
| b.platformă | 8,000 m |
| c. parte carosabilă | 6,000 m |
| d. durata de realizare a obiectivului de investiții | 1 an |

Anexa nr. 6 la Hotărârea nr.65/2009

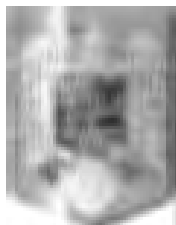
D7J 244 I Murgeni (DN 24 A) – Sărățeni – Mălușteni – DC 67; km 9+100-12+300
(L = 3,200 km)

- | | |
|---|------------------|
| 1.Valoarea totală a investiției: | 3801,289 mii lei |
| a. din care C+M | 3520,227 mii lei |
| 2.Capacități fizice: | |
| a.lungime totală | 3,200 km |
| b.platformă | 8,000 m |
| c. parte carosabilă | 6,000 m |
| d. durata de realizare a obiectivului de investiții | 1 an |

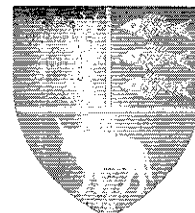
Anexa nr. 7 la Hotărârea nr.65/2009

DJ 245: DN 24 (Bîrlad) – Drujești – Băcani – Vulpășeni – Ghicani – Al. Vlahuță – Buda –
Morăreni – Florești – Opreșița (DN 2 F), km 22+700-33+200
(L = 10,500 km)

- | | |
|--|--------------------|
| 1.Valoarea totală a investiției: | 18.922,830 mii lei |
| a. din care C+M | 17.228,830 mii lei |
| 2.Capacități fizice: | |
| a.lungime totală | 10,500 km |
| b.platformă | 8,000 m |
| c.parte carosabilă | 6,000 m |
| d.durata de realizare a obiectivului de investiții | 2 ani |



ROMÂNIA
JUDEȚUL VASLUI
CONSILIUL JUDEȚEAN



Str. Ștefan cel Mare, nr. 79, Vaslui, cod 730168,
tel: 40-0235-361089, fax: 40-0235-361091, web: www.cjvs.ro,
e-mail: civaslui@consiliu.vaslui.ro, consiliu@consiliu.vaslui.ro

Nr. 1547109.02.2017

Se Aprobă ,
PREȘEDINTE
Dumitru Buzatu

REFERAT,

În cuprinsul Hotărârii Consiliului Județean nr. 65/2009, privind aprobarea indicatorilor tehnico-economiци a obiectivului de investiții ” **Reabilitare si modernizare drum judetean DJ 245: DN24(Bârlad) Drujești – Vulpășeni – Ghicani – Alexandru Vlahuță – Buda – Morăreni – Florești – Oprisița(DN2 F), Km 22 + 700 - 33 +200, județul Vaslui**”, s-a strecurat o eroare materială, și anume denumirea obiectivului de investiții reală este ” **Reabilitare si modernizare drum judetean DJ 245: DN24(Bârlad) Drujești – Vulpășeni – Ghicani – Alexandru Vlahuță – Buda – Morăreni – Florești – Oprisița(DN2 F), Km 22 + 900 - 33 +200, județul Vaslui**”, conform Proiectului Tehnic și notei justificative a proiectantului nr. 1497/08.02.2016.

Aceasta s-a produs din cauză că, în cadrul proiectului de execuție și a studiului de fezabilitate aferent, s-au tratat tronsoane cu lungimea reală de **10,300 km**, iar acest lucru a dus la înțelegerea greșită a documentației.

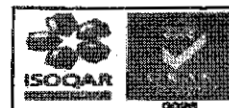
Din acest motiv este necesar a se iniția un proiect de hotărâre pentru schimbarea denumirii acestui obiectiv de investiții.

Numele și prenumele	Funcția	Data	Semnătura
Avizat – Vieru Mariana	Director executiv	09.02.2017	
Verificat – Toma Catalin	Director Executiv Adjunct	09.02.2017	
Întocmit 2 ex. – Dohotaru Cristi	Consilier Superior	09.02.2017	

Dir. Tehnică
Grup

REGISTRATUR
INTRARE NR. 1497
IESIRE 02 17

SC PARTENER CONSTRUCT SRL
J37/431/2007, CUI RO 22012820, tel: 0744482161, fax: 0335418015, e-mail: partener.construct@vodafone.com



**PROIECT NR. 311/2009
NOTA JUSTIFICATIVA**

OBIECTIV

**REABILITARE DRUM JUDETEAN DJ 245: DN 24A (BIRLAD) –
DRUJESTI – BACANI – VULPASENI – GHICANI – ALEXANDRU
VLAHUTA – BUDA – MORARENI – FLORESTI – OPRISITA (DN
2F), KM 22 + 700 – KM 33 + 200, (10.500 KM), JUDETUL VASLUI**



Proiectant : S. C. PARTENER CONSTRUCT S. R. L.

Beneficiar : JUDETUL VASLUI

VASLUI 2017



SC PARTENER CONSTRUCT SRL

J37A31/2007, CUI RO 22012820, tel: 0744492181, fax: 0335418018, e-mail: partener.construct@yahoo.com



Nr. 10 din 08.02.2017

NOTA JUSTIFICATIVA NR. 1/08.02.2017

1.1 DENUMIREA OBIECTIVULUI DE INVESTITIE:

Reabilitare drum judetean DJ 245: DN 24 (Barlad) – Drujesti – Bacani – Vulpaseni – Ghocani – Alexandru Vlahuta - Buda – Morareni – Floresti – Oprisita – (DN 2F), km 22+700 – 33+200, (10.500 km), judetul Vaslui.

1.2 AMPLASAMENT:

Judetul Vaslui: Comuna Alexandru Vlahuta; Localitatile: Buda si Morareni.

Lucrarile de modernizare se vor realiza in intravilanul si extravilanul localitatilor Buda si Morareni de la km 22 + 700 la km 33 + 000, pe traseul actual al drumului judetean DJ 245 conform inventarului – domeniului public al judetului Vaslui.

1.3 TITULARUL INVESTITIEI:

PRESEDINTELE CONSILIULUI JUDETEAN VASLUI

1.4 BENEFICIARUL INVESTITIEI

JUDETUL VASLUI

1.5 ELABORATORUL PROIECTULUI

SC PARTENER CONSTRUCT SRL BARLAD

1.6 EXECUTANTUL INVESTITIEI

SC TRANSMIR SRL ZORLENI

Proiectul tehnic si Detaliile si Devizele de executie s-au intocmit conform Contract nr. 5838 din 11.08.2009 de catre firma SC PARTENER CONSTRUCT SRL. Denumirea proiectului este: "Reabilitare drum judetean DJ 245: DN 24 (Barlad) – Drujesti – Bacani – Vulpaseni – Ghicani – Alexandru Vlahuta - Buda – Morareni – Floresti – Oprisita – (DN 2F), km 22+700 – 33 + 200, (10.500 km), judetul Vaslui" si a fost precizata in instructiunile catre ofertanti la achizitia publica a serviciilor de proiectare tehnica.

Prezenta documentatie s-a intocmit avind la baza Tema de proiectare emisa de Judetul Vaslui si Studiul de Fezabilitate (documentatie tehnico-economica) intocmita de S.C. BUCOVINA PROIECT S.A. SUCEAVA (Proiect nr. 2833/2008 - "Reabilitare drum judetean DJ 245: DN 24 (Barlad) – Drujesti – Bacani – Vulpaseni – Ghicani – Alexandru Vlahuta - Buda – Morareni – Floresti – Oprisita – (DN 2F), km 22+700 – 34 + 700, (12.000 km), judetul Vaslui") in scopul elaborarii, depunerii si aprobarii cererii de finantare catre Ministerul Dezvoltarii Regionale si Administratiei Publice. Ulterior in scopul derularii viitoare a procedurilor de achizitie publica – lucrari a obiectivului de investitie, prezentul proiect tehnic a devenit parte integranta a caietelor de sarcini – specificatii tehnice - aferente documentatiei de atribuire lucrari.

Conform documentatiei tehnice si a pieselor desenate la faza S. F., a ridicarilor topografice executate in anul 2009, precum si a inspectiei vizuale si recunoasterii in teren a traseului impreuna cu beneficiarul (din limita asfalt km 22 + 700 in limita asfalt km 33 + 000) tot in anul 2009, a rezultat o lungime mai mica a traseului de drum judetean de numai 10.300 km.

SC PARTENER CONSTRUCT SRL

J37431/2007, CUI RO 22012820, tel. 0744482161, fax 0335418018, e-mail: partener.constructii@yahoo.com



Documentatia tehnico - economica la faza P.T. + D.D.E. s-a intocmit de catre proiectant pentru aceasta lungime de 10 km de drum judetean. De asemenea, la fel s-a intocmit si documentatia tehnico-economica si caietele de sarcini pentru achizitia publica de lucrari pentru obiectivul de investitie.

Ulterior dupa intocmirea documentatiei topografice pentru tot traseul drumului judetean DJ 245 a rezultat ca originea traseului obiectivului de investitie km 22 + 700 este de fapt km 22 + 900 si deci destinatia traseului sau sfirsitul proiectului este km 33 + 200, asa cum este precizat in Proiectul tehnic.

In acest sens propunem schimbarea denumirii obiectivului de investitie cu urmatoarea titulatura: "Reabilitare drum judetean DJ 245: DN 24 (Barlad) - Drujesti - Bacani - Vulpaseni - Ghicani - Alexandru Vlahuta - Buda - Morareni - Floresti - Oprisita - (DN 2F), km 22+900 - 33+200, (10.300 km), judetul Vaslui"

PROIECTANT
SC PARTENER CONSTRUCT SRL
SEF PROIECT

Ing. PELIN



CONSTRUCTOR
S. C. TRANSMIR S. R. L.
DIRECTOR
SAVIN EMIL:





A. PARTILE SCRISE

1. DATE GENERALE:

1.1 DENUMIREA OBIECTIVULUI DE INVESTITIE:

Reabilitare drum judetean DJ 245: DN 24 (Birlad) - Drujesti - Bacani - Vulpaseni - Ghicani - Alexandru Vlahuta - Buda - Morareni - Floresti - Oprisuta (DN 2F), km 22 + 700 - 33 + 200, (10.500 km), judetul Vaslui.

1.2 AMPLASAMENT:

Judetul Vaslui: Comuna Alexandru Vlahuta; Localitatile: Buda si Morareni.

Lucrarile de modernizare se vor realiza in intravilanul si extravilanul localitatilor Buda si Morareni de la km 22 + 700 la km 33 + 000, pe traseul actual al drumului judetean DJ 245 conform inventarului - domeniului public al judetului Vaslui.

1.3 TITULARUL INVESTITIEI:

PRESEDINTELE CONSILIULUI JUDETEAN VASLUI

1.4 BENEFICIARUL INVESTITIEI

JUDETUL VASLUI

1.5 ELABORATORUL PROIECTULUI

SC PARTENER CONSTRUCT SRL BARLAD

2. DESCRIEREA GENERALA A LUCRARILOR

2.1 DESCRIEREA LUCRARILOR

a) AMPLASAMENTUL;

Prin tema de proiectare s-a solicitat reabilitarea urmatorului traseu (tronson) de drum de interes judetean din comuna Alexandru Vlahuta, judetul Vaslui :

- pe traseul actual al drumului judetean DJ 245, pe un tronson aflat in comuna Alexandru Vlahuta in lungime totala de - 10.300 km
- drumuri laterale insumate - 0.500 km

TOTAL - 10.300 km

- drumuri laterale insumate - 0.500 km

Traseul drumului mentionat mai sus se deruleaza pe terenuri apartinand domeniului public al Judetului Vaslui conform inventarului bunurilor care apartin domeniului public al Judetului Vaslui, iar in prezent tronsoanele de drum judetean de mai sus sint realizate din pietruiri in proportie de 100% conform starii de viabilitate a drumurilor la 31.12.2004.

Drumul reabilitat asigura legatura, prin intermediul drumurilor nationale DN 24 si DN 2F cu municipiile Vaslui si Birlad, iar de aici prin intermediul DN 24 si linia CF Iasi-Bucuresti, cu restul tarii.

Lucrarile proiectului se incadreaza in prioritatile propuse prin Planul de Urbanism General si

Planul de Amenajare a Teritoriului Comunei Alexandru Vlahuta si a Judetului Vaslui.

b) TOPOGRAFIA;

Au fost realizate in sistem Stereo 70 plan de referinta Marea Neagra 75, respectand normativele impuse de Oficiul National de Cadastru, Geodezie si Cartografie.

Punctele retelei de sprijin au fost materializate in teren prin borne de beton conform SR 3446-1/96.

Studierea traseului s-a facut pe ridicari topografice, planuri de situatie scara 1 : 500 si pe profile transversale scara 1 : 100 din 25 in 25 de metri.

Studiile topografice au ca scop întocmirea de planuri de situație, profile longitudinale și transversale necesare realizării pieselor desenate conform cerințelor de proiectare, precum și stabilirea exactă a rețelilor de utilități, a limitelor de proprietăți, a acceselor etc.

S-au realizat ridicări topografice la scara 1 : 500 pe amplasamentul actual al drumului județean DJ 245;

EXTRAVILAN SAT BUDA KM 22 + 700 – KM 23 + 250

Delimitarea terenului conform Plan de incadrare in zona D0 – scara 1 : 100000; Planuri de incadrare in zona D0.1; – scara 1 : 5000; Planuri de situatie existent: RT1, RT2, RT3, – scara 1: 500.

Cu repere de identificare a terenului și trasare a lucrărilor (bornele, construcțiile etc.):

Stalpi LEA, Indicativul bornei de referință: **ALEXANDRU VLAHUTA**

Cota absolută: 210.60

REPER TEREN		PCT. STATIE EXISTENT	Stalp LEA
Coordonata	X	553800.756	554227.031
Coordonata	Y	701154.724	700989.529
Coordonata	Z	145.8	147.19

INTRAVILAN SAT BUDA KM 23 + 250 – KM 25 + 850

Delimitarea terenului conform Plan de incadrare in zona D0 – scara 1 : 100000; Plan de incadrare in zona D0.1 – scara 1 : 5000; Planuri de situatie existent RT4, RT5, RT6, RT7, RT8, RT9, RT10, RT11, RT12, RT15, RT16, RT17, RT18 – scara 1: 500.

Cu repere de identificare a terenului și trasare a lucrărilor (bornele, construcțiile etc.):

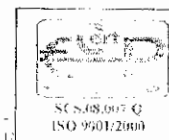
Stalpi LEA, Indicativul bornei de referință: **ALEXANDRU VLAHUTA**

Cota absolută: 210.60

REPER TEREN		Stalp LEA	Stalp LEA
Coordonata	X	554463.78	555172.82
Coordonata	Y	700716.13	700312.34
Coordonata	Z	151.54	157.29

SC PARTENER CONSTRUCT SRL

J37/431/2007, C.U.I. RO 22012820, fax: 0335.418.016, e-mail: partener_construct@yahoo.com;
Reabilitare drum județean DJ 245: DN 24A (Birăd) - Dryești - Bacani - Vulpaseni - Ghicani - Alexandru Vlahuta - Buda -
Morăreni - Florești - Oprisita (DN 2F), km 22 + 700 - km 33 + 200 (10 500 km), jud. Vaslui. Pr. nr 311/2009 - P.Th. + D.D.)



Cota absolută: 210.60

REPER TEREN		Stalp LEA	Stalp LEA
Coordonata	X	555785.59	556458.135
Coordonata	Y	699994.06	699803.909
Coordonata	Z	170.45	163.41

EXTRAVILAN SAT BUDA KM 25 + 850 KM 28 + 400

Delimitarea terenului conform Plan de incadrare in zona D0 - scara 1 : 100000; Plan de incadrare in zona D0.2 - scara 1 : 5000; Planuri de situatie existent RT18, RT19, RT20, RT21, RT21, RT22, RT23, RT24, RT25, RT26, RT27, RT28, RT29, RT30, RT31, RT32, scara 1: 500.

Cu repere de identificare a terenului și trasare a lucrărilor (bornele, construcțiile etc.):

Stalpi LEA, Indicativul bornei de referință: **ALEXANDRU VLAHUTA**

Cota absolută: 210.60

REPER TEREN		TIMPAN PODET	Stalp LEA
Coordonata	X	556764.787	557288.982
Coordonata	Y	699648.387	699497.977
Coordonata	Z	166.10	165.70

Cota absolută: 210.60

REPER TEREN		Stalp LEA	Stalp LEA
Coordonata	X	557874.157	558353.258
Coordonata	Y	699323.446	699106.115
Coordonata	Z	165.37	167.66

INTRAVILAN SAT MORARENI KM 28 + 400 - KM 29 + 900

Delimitarea terenului conform Plan de incadrare in zona D0 - scara 1 : 100000; Plan de incadrare in zona D0.3 - scara 1 : 5000; Planuri de situatie existent RT32, RT33, RT34, RT35, RT36, RT37, RT38, RT39, RT40, RT41, - scara 1: 500.

Cu repere de identificare a terenului și trasare a lucrărilor (bornele, construcțiile etc.):

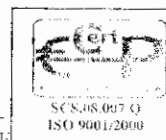
Stalpi LEA, Indicativul bornei de referință: **ALEXANDRU VLAHUTA**

Cota absolută: 210.60

REPER TEREN		Stalp LEA	Stalp LEA
Coordonata	X	559825.441	560122.167
Coordonata	Y	698688.853	698637.932
Coordonata	Z	180.79	193.79

SC PARTENER CONSTRUCT SRL

J37/431/2007, C.U.I. RO 22012820, fax: 0335.418.016, e-mail: partenerconstruct@yahoo.com
Reabilitare drum județean DJ 245: DN 24A (Birlad) - Drujești - Bacani - Vuipasen - Ghicani - Alexandru Vlahuta - Buda -
Morareni - Floresti - Oprisita (DN 2F), km 22 + 700 - km 33 + 200 (10.500 km), jud. Vaslui, Pr. nr.311/2009 P.T. : D.D.U.



EXTRAVILAN SAT MORARENI KM 29 + 900 - KM 33 + 000

Delimitarea terenului conform Plan de incadrare in zona D0 - scara 1 : 100000; Plan de incadrare in zona D0.2 - scara 1 : 5000; Planuri de situatie existent RT41, RT42, RT43, RT44, RT45, RT46, RT47, RT48, RT49, RT50, RT51, RT52, RT53, RT54, RT55, RT56, RT57, scara 1: 500.

Cu repere de identificare a terenului și trasare a lucrărilor (bornele, construcțiile etc.):

Stalpi LEA, Indicativul bornei de referință: **ALEXANDRU VLAHUTA**

Cota absolută: 210.60

REPER TEREN		TIMPAN PODET	TIMPAN PODET
Coordonata	X	560791.991	561522.835
Coordonata	Y	6981160.214	697787.841
Coordonata	Z	186.61	195.58

Cota absolută: 210.60

REPER TEREN		TIMPAN POD	TIMPAN POD
Coordonata	X	561712.549	561824.583
Coordonata	Y	697728.096	697812.589
Coordonata	Z	192.58	195.30

Cota absolută: 210.60

REPER TEREN		INDICATOR SILVIC	TIMPAN PODET
Coordonata	X	562483.042	562807.064
Coordonata	Y	697587.068	697463.630
Coordonata	Z	207.45	212.67

c) CLIMA SI FENOMENELE NATURALE SPECIFICE ZONEI;

Climatul comunei ALEXANDRU VLAHUTA si Miclesti au un caracter temperat continental cu diferente mari de temperatura intre vara si iarna, nivelul precipitatiilor anuale se situeaza intre 500 - 550 mm medie anuala iar vantul dominanat este crivatul

Fenomene atmosferice frecvente:

- ceata
- chiciura
- polei

Numarul mediu anual al zilelor de inghet este de circa 193 de zile pe an, iar adancimea de inghet este de 1,0m.

Sarcina datorita vantului este de 55Kg/mp iar unitatea de referinta a stratului de zapada este de 70Kg/mp.

d) GEOLOGIA, SEISMICITATEA;

d).1. Conditii geologice

Din punct de vedere geologic, zona studiată aparține Platformei Bârladului, unitate structurală majoră, caracterizată de structurile simple, necutate, a formațiunilor sedimentare acumulate în etapa de stabilitate a platformei.

Platforma Bârladului reprezintă o porțiune din marginea Platformei Moldovenești, afundată tectonic și ncimplicată în procese orogenetice. Caracteristic acestei platforme este marea dezvoltare a formațiunilor Jurasice, prezența Permo – Triasicului precum și continuarea sedimentării după Meoțian, până în Romanian.

Cele mai noi formațiuni sedimentare din Platforma Bârladului aparțin ciclului Badenian superior – Romanian (nisipuri, argile) și Cuaternarului (siltite, pietrișuri), formațiunile din urmă fiind caracterizate de terasele (3) ce însoțesc principala arteră hidrografică a Depresiunii Bârladului (râul Bârlad).

În dreptul zonei supuse prezentului studiu, Meoțianul atinge întreaga sa grosime stratigrafică, întrucât aici, apar pe culmile dealurilor, primele formațiuni pliocene, concordant și în continuitate de sedimentare peste cele meoțiene.

d).2. Conditii geomorfologice

Alcătuirea geologică, caracterul cvasiorizontal al depozitelor, oscilațiile pozitive din aferent ciclurilor de sedimentare au stat la baza imprimării particularităților reliefului Platformei Bârladului.

Zona studiată face parte din subunitatea morfologică denumită Colinele Fălciului se afla la est de valea Bârladului și sud-est de valea Lohanului. Între văile Bârlad și Elan sunt formate dintr-un șir de dealuri mai înalte (250 - 375 m) pe o lungime de aproape 100 km. Spre vaile Bârlad și Lohan, Colinele Fălciului se termină prin versanți abrupti cu caracter cuestic, modelați intens prin procese de alunecare și torențiale. În sud, culmea se lățește aproape ca un podiș, în colinele Mălușteniului.

d).3. Conditii hidrologice

Din punct de vedere hidrografic, zona studiată se găsește pe interfluviu dintre pâraurile Simila și Similisoara cu Apa.

Formațiunile geologice prezintă o dispunere monoclinală având o cădere pronunțată, orientată spre SE. Depozitele sedimentare de vârstă cuaternară reprezintă principala rocă magazin din zona studiată, în special pentru acviferele freatice de mică și medie adâncime.

Hidrologic, zona este situată în bazinul hidrografic al râului Birlad.

d).4. Conditii tectonice

Tectonica cuverturii, inclusiv a celei neogene, este rezultanta mulării reliefului vechi, de către depozitele noului ciclu, combinată cu efectul mișcărilor verticale negative (ce au declanșat sedimentarea) sau pozitive (cu apariția reliefului).

Formațiunile sedimentare prezintă o înclinare NV – SE de circa 1°, ceea ce se materializează, pentru unele orizonturi reper (pietrișurile de Bălăbănești), cu o înclinare de 7 – 8 m/km. Ulterior, poziția cvasiorizontală a formațiunilor sedimentare a fost influențată de mișcările neotectonice, fapt pus în evidență de deformarea unor terase aparținând Cuaternarului.

d).5. Categoria geotehnica

Din punct de vedere al încadrării obiectivului acesta se situează în **Categoria geotehnică 2** așa cum reiese din tabel:

Factori	Corelare / Nr. puncte	
Condiții de teren	teren bun	2
Apă subterană	fără epuizmente	1
Clasificarea construcției după importanță	normală	3
Vecinătăți	risc moderat	3
Zona seismică	B	2
RISCUL GEOTEHNIC	MODERAT	11
CATEGORIA GEOTEHNICĂ	2	

d).6. Date geotehnice

d).6.1. Stratificația terenului

Programul de investigare a amplasamentului a cuprins două foraje având fiecare adâncimea de 6 m. Forajele au fost executate cu foreză manuală, având diametrul tubului carotier de $\Phi = 120$ mm.

Din foraje au fost prelevate probe netulburate cât și tulburate conform standardelor în vigoare.

Datele obținute în urma cercetărilor efectuate pe teren coraborate cu datele din literatura de specialitate și din arhiva proprie, conduc la concluzia că pentru zona supusă prezentului studiu, formațiunile sedimentare ale Cuaternarului, constituite din depuneri de depozite de terasă, se găsesc în continuitate de sedimentare peste formațiunile sedimentare aparținând Sarmațianului terminal (Chersonian), acestea din urmă fiind constituite dintr-o alternanță neuniformă de argile, nisipuri argiloase, argile nisipoase și nisipuri.

Aceste formațiuni sunt caracterizate printr-o neuniformitate atât la nivelul grosimii lor cât mai ales a suprafețelor pe care acestea apar, remarcându-se chiar treceri laterale și îndințări de facies.

Din punct de vedere petrografic, rocile în zona studiată prezintă următoarele caracteristici:

Forajul F₁

Intervalul (m de la CTN)	Grosimea stratului (m)	Descrierea litologică	Reper litologic
0 - 0,30	0,30	Sol vegetal	
0,30 - 1,10	1,60	Argilă, plastic consistentă, galbena	
1,10 - 2,30	1,20	Argilă prăfoasă - nisipoasă, plastic consistentă	I
2,30 - 4,20	1,90	Nisip argilos, galben - maroniu	
4,20 - 6,00	1,80	Argilă, plastic consistentă - vârtoasă, galben - maronie	

Forajul F₂

Intervalul (m de la CTN)	Grosimea stratului (m)	Descrierea litologică	Reper litologic
0 - 0,30	0,30	Sol vegetal	
0,30 - 1,20	0,90	Argilă, plastic consistentă, galbena	
1,20 - 2,20	1,00	Argilă prăfoasă - nisipoasă, plastic consistentă,	I
2,20 - 4,00	1,80	Nisip argilos, galben - maroniu	
4,00 - 6,00	2,00	Argilă, plastic consistentă - vârtoasă, galben - maronie	

În urma coraborării datelor obținute prin cercetarea macro și microscopică a probelor prelevate din forajele geotehnice executate, se pot delimita următoarele repere litologice distincte:
 Argilă prăfoasă, plastic vârtoasă

Principali parametrii geotehnici apreciați pentru reperele litologice identificate în zona supusă prezentului studiu sunt redați în tabel:

Parametrii geotehnici Reper litologic	Greutate volumică g (KN/m ³)	Umiditate W (%)	Indice de plast. I_p	Indice de cons. I_c	Modul def. Endom. M_{2-3} (KPa)	Tasare sp. E_{p2} (%)	Coez. C (KPa)	Unghi de frecare int. Φ (°)
I	19.00	21	28	0,79	10000	3,5	19	20

d).7. Apa subterană

Formațiunile Cuaternare care constituie, în partea superioară a coloanei litologice, roca magazin sunt reprezentate prin două orizonturi:

inferior (psamo – pelitic): alcătuit din nisipuri cu granulații medii - fine;

superior (psamo – pseftic): alcătuit din nisipuri grosiere.

În forajul executat NHs nu a fost interceptat. Primul acvifer freatic (I) din zona studiată se află situat la > 30 m (sub CTN) având o suprafață liberă și un nivel piezometric constant în timp.

d).8. Adâncimea de îngheț

În conformitate cu STAS 6054/05 adâncimea de îngheț în zonă are valoarea de **0.90 m** adâncime, de la suprafața solului.

d).9. Seismicitate

Conform STAS 11100/1 – 77 corelat cu normativul P 100/07, zona studiată se încadrează în zona seismică B, caracterizată prin:

- Clasa de importanta (conf. P 100/92, tabel 5.1) - V
- Categoria de importanta (conf. HG 766/1997) - C
- M_{sk} grad de seismicitate asimilat - VIII
- Acceleratia terenului pentru proiectare, ag - 0.28g
- Perioada de colt - $T_c = 1.0s$
- Zona climatica - I
- Zona eoliana - B
- Valoarea caracteristica a incarcarii
din zapada pe sol in amplasament, $S_{0,k}$ - 2.5kN/mp
- Gradul de rezistenta la foc - I
- Risc de incendiu - mic

e) PREZENTAREA PROIECTULUI PE SPECIALITATI;

Lucrarile de reabilitare a drumului judetean DJ 245 se incadreaza integral in specialitatea drumuri si poduri si au fost grupate pe grupuri de lucrari specifice tehnologice astfel:

- Lucrari de decopertare (demolare) drum judetean = km 22 + 700 - km 33 + 000
- Lucrari de executie drum judetean – pregatirea platformei = km 22 + 700 - km 33 + 000

- Lucrari de executie drum judetean - straturi de fundatie = km 22 + 700 - km 33 + 000
- Lucrari de executie drum judetean - straturi de baza = km 22 + 700 - km 33 + 000
- Lucrari de executie drum judetean - imbracaminti bituminoase = km 22 + 100 - km 33 + 000
- Lucrari de ramforsare drum judetean - ramforsare acostamente = km 22 + 100 - km 33 + 000
- Lucrari de ramforsare drum judetean - curatire santuri si rigole = km 22 + 100 - km 33 + 000
- Lucrari de executie podete tubulare drum judetean = km 22 + 700 - km 33 + 000

f) DEVIERILE SI PROTEJARILE DE UTILITATI AFECTATE

La proiectarea lucrarilor de reabilitare s-au ales trasee ocolitoare pentru autovehicule pentru accesul la proprietati pe perioada de executie, stabilita in functie de anotimp (1 - 2 zile); in primele ore de la turnarea imbracamintii se va interzice orice fel de circulatie (oameni, autovehicule, animale) locul de punere in opera fiind pazit, restrictie care se va ridica in functie de virsta imbracamintii (conform instructiunilor din caietele de sarcini - specificatii tehnice din prezentul proiect).

De asemenea s-au evitat dezafectarea sau distrugerea de utilitati de pe traseul lucrarilor de modernizare: retele de electricitate si telefonie supraterane (stilpi), retele de alimentare cu apa si canalizare existente, etc.

Pentru a preintimpina producerea de evenimente pe parcursul si dupa executia lucrarilor se va lucra pe jumatate de cale asigurandu-se realizarea prevederilor Ordinului comun M. T. / M. I. nr. 1112/411/2000: „Norme metodologice privind conditiile de inchidere a circulatiei si de instituire a restrictiilor de circulatie in vederea executarii de lucrari in zona drumului public si/ sau pentru protejarea drumului”.

g) SURSELE DE APA, ENERGIE ELECTRICA, GAZE, TELEFON SI ALTELE ASEMENEA PENTRU LUCRARI DEFINITIVE SI PROVIZORII

In satele unde se realizeaza modernizarea drumului judetean sint asigurate sursele (cu exceptia celor de gaze) de apa prin reseaua de alimentare cu apa si prin puturile si fntinile existente; energie electrica prin reseaua nationala E-ON si telefon prin reseaua nationala ROMTELECOM, ORANGE, VODAFON, etc.

h) CAILE DE ACCES PERMANENTE, CAILE DE COMUNICATIE SI ALTELE ASEMENEA

Caile de acces permanente pentru accesul la satele strabatute si deservite de drumul judetean DJ 245 se va face astfel:

- pentru satele Ghicani si Alexandru Vlahuta prin drumul national DN 24 si prin DJ 245
- pentru satele Buda, Morareni si Floresti prin drumul national DN 2F si drumul judetean DJ 245.

i) TRASAREA LUCRARILOR

Activitățile de predare a amplasamentelor lucrărilor de drumuri si poduri din beton armat, sunt primele și unele dintre cele mai importante acțiuni din procesele de execuție ale acestor tipuri de

lucrări. Ele sunt realizate de client, în prezența executanților. Au o importanță deosebit de mare prin faptul că de buna lor execuție depinde modul de amplasare corectă a infrastructurilor acestor lucrări.

Amplasamentul unei lucrări reprezintă porțiunea de teren natural, împreună cu toate reperele care materializează principalele elemente de fixare și trasare a lucrării în terenul natural. În cadrul amplasamentului s-a ținut cont și de anumite utilități sau construcții subterane (canale, cabluri telefonice, electrice etc.) care sunt în această zonă.

Activitatea propriu-zisă de predare - primire a amplasamentului constă în următoarele acțiuni:

- stabilirea axului longitudinal al lucrării și materializarea lui prin picheti;
- stabilirea și materializarea unui reper de nivel în zona lucrării;
- stabilirea și materializarea unui punct prin care se fixează pe axul lucrării poziția în lungul acestuia (de obicei se marchează centrul unui element de infrastructură sau a marginii lui);
- predarea și primirea în mod oficial a amplasamentului.

Trasarea pentru reconstituirea elementelor principale ale lucrărilor, constă în stabilirea unor reperi amplasați în peisajul lucrării prin care în orice moment se pot reconstitui principalele elemente (axe longitudinale și transversale, centrii de simetrie, infrastructuri etc.). Ele sunt reprezentate prin borne sau picheti protejați. În unele cazuri, când este posibil, acestea pot fi constituite de anumite elemente fixe din peisaj, cum pot fi: stâlpi de telegraf sau electricitate, garduri, borne kilometrice, muchii de zidării locuințe etc.

Reperul de nivel din zona lucrării sa stabilit în exteriorul lucrării pe un punct fix existent în mediul înconjurător. De obicei acesta este la un nivel superior față de terenul natural din zonă. În cazul când nu există o astfel de posibilitate el este creat dintr-o bornă din beton, careva fi protejată pe toată durata lucrării. Pe acest dispozitiv se marchează cu o culoare vizibilă de vopsea, linia care reprezintă cota, scriindu-se deasupra și valoarea ei.

Trasarea pentru reconstituirea principalelor elemente ale lucrării urmează imediat activității de predare primire a amplasamentului lucrării

Activitatea este realizată de șeful punctului de lucru împreună cu topograful lucrării. Etapele de trasare sunt:

- trasarea axului de simetrie a drumului proiectat (a podetelor transversale și laterale);
- fixarea pichetilor drumului (centrelor infrastructurilor podetelor);
- transmiterea în lateral a pichetilor (a centrelor infrastructurilor);
- întocmirea caietului de trasare;

2.2 MEMORII TEHNICE PE SPECIALITATI

2.2.1 CONCLUZIILE STUDIULUI DE FEZABILITATE PRIVIND SITUAȚIA ACTUALĂ, NECESITATEA ȘI OPORTUNITATEA PROMOVĂRII INVESTIȚIEI, PRECUM ȘI SCENARIUL TEHNICO – ECONOMIC SELECTAT;

Tema de proiectare:

Se urmărește realizarea:

- Covor asfaltic pe toată lungimea drumului
- Amenajarea acostamentelor și a drumurilor laterale ce debusează în DJ 245
- Lucrări de amenajare a albiei principalelor cursuri de apă pentru combaterea eroziunii
- Lucrări de protecție a mediului
- Scurgerea corespunzătoare a apei prin santuri și podete, fie prin reparații la cele existente fie prin realizarea de santuri și podete noi
- Eliminarea infiltrațiilor ce ar putea duce la eroziuni în corpul drumului

Fundamentarea necesitatii si oportunitatii

- Caracteristicile tehnice si de exploatare ale drumului nu mai corespund normelor tehnice in vigoare.
- Traseul prezinta degradari pe suprafetele asfaltate de tipul fisurilor pe toata suprafata si al burdusirilor pe 30% din suprafata.
- Pantele transversale in aliniament sunt sub 2,5%, profilul transversal in acoperis nefiind realizat pe unele portiuni.
- Profilul longitudinal prezinta neuniformitati
- Scurgera apelor este defectuoasa, in special datorita pantelor foarte mici sau foarte mari, si a colmatarii santurilor de pamant existente.
- Podetele existente sunt colmate (nu toate) si au marea majoritate timpanele fisurate.
- Camerele de cadere lipsesc.
- Circulatia pietonala se desfasoara pe suprafata carosabila datorita inexistentei unor trotuare pavate in localitati.

Datorita traficului in continua crestere, se impune realizarea unui drum care sa corespunda normelor tehnice in vigoare.

Drumul analizat este incadrat la clasa tehnica IV.

Situatia existenta

Tronsoanele ce se vor moderniza au o lungime totala de 10500 m in evidentele Consiliului Judetean, si o lungime reala proiectata de 10300 m avand partea carosabila de 6.00 m incadrata sau nu de borduri, cu acostamente acoperite de pamant.

Plan de situatie

Drumul este alcatuit in general din aliniamente lungi unite de curbe circulare de raze mai mari decat cea recomandabila, cu cateva exceptii (in localitati) unde la proiectarea se va avea in vedere reducerea vitezei si semnalizarea aferenta.

Profil longitudinal

Pasul de proiectare folosit este in mare conform vitezei de 50 - 60 km/h.
Panta maxima intalnita este de 4% si se gaseste pe un tronson asfaltat.

Profil transversal

Ca profil transversal drumul are o platforma de 7.50 - 8.00m, cu parte carosabila de 6 m.
Principalele observatii sunt :

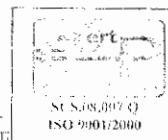
- Nerespectarea pantei acoperis 2,5% pe tronsoanele in aliniament.
- Nerespectarea suprainaltarilor stabilite de STAS 863/85.
- Nerespectarea supralargarilor conform aceluiasi STAS.

Localitati pe traseul drumului:

BUDA	km 23+250 - km 25+850	L = 2600 m
MORARENI	km 28+400 - km 29+900	L = 1500 m

SC PARTENER CONSTRUCT SRL

J37/431/2007, C.U.I. RO 22012820, fax: 0335.418.016, e-mail: partener_construct@yahoo.com
Reabilitare drum judetean DJ 245: DN 24A (Brlac) - Drajesti - Bacani - Vulpaseni - Ghicani - Alexandru Vlahuta - Buda -
Morareni - Floresti - Oprisita (DN 2F), km 22 + 700 - km 33 + 200 (10.500 km), jud. Vaslui. Pr. nr. 311/2009 - P.Th. + D.D.F.



Intersectii:

Singura intersectie a drumul judetean DJ 245 se afla in extravilanul localitatii Morareni si anume cu drumul judetean DJ 245A.

Structura rutiera

Drumul este impartit in tronsoane omogene cu urmatoarele alcatuiri:

Drum judetean DJ 245	Asfalt	Piatra sparta	Balast	Nisip	Strat fundare
DJ 245 22+700 - 33+000	-	-	20 - 25	-	Argila

Scurgerea apelor

Scurgerea apelor se realizeaza prin santuri de pamant, care sunt in general colmatate si acoperite de vegetatie.

Podete existente:

Podetele existente nu au mai avut lucrari de reparatii de foarte mult timp si ca urmare sunt intr-o stare rea. Mai mult, ele sunt subdimensionate si vor trebui inlocuite.

Nr. crt.	POZITIE KILOMETRICA	TIP PODET EXISTENT	SOLUTIE PROPUSA
1	23+750	TUBULAR 2xDn 1000 mm	se pastreaza
2	23+773	TUBULAR Dn 400 mm lateral	se pastreaza
3	23+825	TUBULAR Dn 1000 mm	se pastreaza
4	23+850	TUBULAR Dn 400 mm	inlocuire
5	23+970	TUBULAR Dn 400 mm	inlocuire
6	24+210	TUBULAR Dn 400 mm	se pastreaza
7	24+282	TUBULAR Dn 400 mm lateral	se pastreaza
8	24+360	TUBULAR Dn 1500 mm	se pastreaza
9	24+395	TUBULAR Dn 400 mm lateral	se pastreaza
10	24+445	TUBULAR 2xDn 400 mm	inlocuire
11	24+520	TUBULAR 2xDn 400 mm	inlocuire
12	24+720	TUBULAR Dn 400 mm	se desfiinteaza
13	24+820	TUBULAR Dn 400 mm	inlocuire
14	24+870	TUBULAR Dn 600 mm	se pastreaza
15	25+028	TUBULAR Dn 800 mm	se pastreaza
16	25+085	TUBULAR Dn 400 mm	se pastreaza
17	25+375	TUBUL. Dn400mm+Dn800mm	se pastreaza
18	25+428	TUBULAR Dn 800 mm	se pastreaza
19	25+625	TUBULAR Dn 400 mm lateral	se pastreaza
20	25+815	TUBULAR Dn 1500 mm	se pastreaza
21	26+015	TUBULAR Dn 600 mm	se pastreaza

22	26+090	TUBULAR Dn 400 mm	se pastreaza
23	26+160	TUBULAR Dn 600 mm	se pastreaza
24	26+510	TUBULAR Dn 400 mm	se pastreaza
25	26+790	TUBULAR Dn 1000 mm	se pastreaza
26	27+105	TUBUL. Dn400mm+Dn800mm	inlocuire
27	27+175	TUBULAR Dn 800 mm	inlocuire
28	27+450	TUBULAR Dn 1000 mm	se pastreaza
29	28+145	TUBULAR Dn 400 mm	inlocuire
30	28+236	TUBULAR Dn 800 mm	se pastreaza
31	28+328	TUBULAR Dn 400 mm	se pastreaza
32	28+665	TUBULAR Dn 400 mm	inlocuire
33	28+985	TUBULAR 2xDn 1500 mm	se pastreaza
34	29+055	TUBULAR Dn 400 mm	inlocuire
35	29+520	TUBULAR Dn 400 mm	se pastreaza
36	29+650	TUBULAR 2x Dn 800 mm	inlocuire
37	30+190	TUBULAR Dn 400 mm	se pastreaza
38	30+575	TUBULAR Dn 400 mm	inlocuire
39	30+660	TUBULAR Dn 400 mm	inlocuire
40	30+850	TUBULAR Dn 800 mm	inlocuire
41	31+000	TUBULAR Dn 400 mm	inlocuire
42	31+435	TUBULAR 2xDn 1000 mm	se pastreaza
43	31+650	PODET DESCHIDERE LIBERA	se pastreaza
44	31+785	PODET DESCHIDERE LIBERA	se pastreaza
45	32+015	TUBULAR Dn 1000 mm	se pastreaza

Obiectivul general al proiectului

Îmbunătățirea accesului populației, bunurilor și serviciilor din județul Vaslui pe piața regională, în vederea stimulării dezvoltării economice durabile, prin asigurarea unei infrastructuri de transport de calitate care va face conexiunea cu rețeaua de drumuri naționale și rețeaua TEN-T.

Obiective specifice ale proiectului

1. Îmbunătățirea stării tehnice a infrastructurii rutiere de pe DJ 245, în scopul reducerii costurilor și creșterii eficienței transportului de marfuri și persoane, creșterii gradului de siguranță rutieră pentru utilizatorii drumului și a localităților tranzitate.
2. Scoaterea din izolare și atragerea în circuitul economic a localităților rurale din zona, prin asigurarea conexiunii la drumurile naționale DN 24 A și DN 24 și cu rețeaua TEN-T.
3. Îmbunătățirea accesului populației din zonele rurale tranzitate de DJ 245 la locuri de muncă, bunuri și servicii existente în cele 4 centre urbane (Vaslui, Birlad, Husi, Negrești).

Alte obiective de perspectivă care pot face obiectul unor studii și proiecte ulterioare

Cresterea siguranței circulației prin :

- Realizarea de treceri de pietoni semnalizate prin panouri reflectorizante si lumiini intermitente pentru o mai buna vizibilitate pe timpul noptii, precum si iluminarea corespunzatoare a acestora (se introduc stalpi de lumina daca acestia nu exista in dreptul trecerii);
- Ingustarea partii carosabile prin reducerea benzi de circulatie la dimensiunea minima din normativ in dreptul trecerilor de pietoni existente, in scopul scaderii vitezei de circulatie. Aceasta ingustare urmeaza a fi facuta prin intermediul marcajelor rutiere sau a bordurilor;
- Introducerea de benzi rezonatoare transversale pentru reducerea vitezei;
- Introducerea de denivelari in scopul reducerii vitezei in dreptul scolilor, spitacelor;
- Realizarea de trotuare noi si repararea celor existente;
- Realizarea unei imbracaminti asfaltice care sa permita deplasarea rapida si sa corespunda criteriilor de rugozitate, planeitate, etc;
- Solutia tehnica propusa este o solutie moderna ce va contribui la protectia mediului:
- se vor folosi materiale reciclate (asfalt frezat, balast si pietris rezultat din sapatura);
- se vor realiza zone verzi acolo unde ampriza drumului o va permite (la marginea trotuarelor sau pe insulele mediane) si in afara partii carosabile prin plantare de pomi;
- se vor folosi tehnologi moderne care vor scadea timpii de executie (majoritatea operatiilor vor fi mecanizate);
- se vor folosi materiale locale: balast in loc de piatra sparta etc;
- Realizarea egalitatii de sanse:
- se vor realiza borduri coborate pentru ca, persoanele cu disfunctii locomotorii sa poata folosi trotuarele si trecerile de pietoni;
- se vor introduce treceri de pietoni cu actionare prin buton si cu avertizare sonora pentru persoanele nevazatoare;

2.2.2 DESCRIEREA CONSTRUCTIVA, FUNCTIONALA SI TEHNOLOGICA

La intocmirea proiectului s-au respectat prevederile urmatoarelor legi, acte normative si standarde de stat in vigoare:

Legea nr.50/1991 modificata si completata cu Legea nr.453/2001: privind autorizarea executarii constructiilor;

H.G. nr.577/1997: pentru aprobarea programului privind pietruirea drumurilor comunale;

Legea nr.137/1995: Legea mediului, sectiunea V - Protectia asezarilor umane

Legea nr.2/1968: privind administrarea teritoriului Romaniei

Legea nr.107/1996: Legea apelor

O.G.R. nr.43/1997 aprobata prin Legea nr.82/1998, republicata: privind regimul juridic al drumurilor

Ordinul Ministerului Transporturilor nr.43/1998: Norme tehnice privind incadrarea in categorii a drumurilor nationale.

Ordinul Ministerului Transporturilor nr.43/1998: Norme privind protectia mediului ca urmare a impactului drum-mediului inconjurator;

Ordinul Ministerului Transporturilor nr.45/1998: Norme tehnice privind proiectarea, construirea si modernizarea drumurilor;

Ordinul Ministerului Transporturilor nr.46/1998: Norme tehnice privind stabilirea clasei tehnice a drumurilor publice;

Ordinul Ministerului Transporturilor nr.47/1998: Norme tehnice privind amplasarea lucrarilor edilitare, a stilpilor pentru instalatii si a pomilor in localitatile urbane si rurale;

Ordinul Ministerului Transporturilor nr.49/1998: Norme tehnice privind proiectarea si realizarea strazilor in localitatile urbane;

Ordinul Ministerului Transporturilor nr.50/1998: Norme tehnice privind proiectarea si realizarea strazilor in localitatile rurale;

Ordinul Ministerului Transporturilor/Ministerului de interne nr.1112/411/2000: Norme metodologice privind conditiile de inchidere a circulatiei si de instituire a restrictiilor de circulatie in vederea executarii de lucrari in zona drumului public si/sau pentru protejarea drumului;

Legea nr.5/2000: privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului national, Sectiunea a III a - zone protejate amplasate de-a lungul traseului;

Legea 351/2001: privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului national, Sectiunea a IV a - reseaua de localitati;

Legea nr.71/1996: privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului national, Sectiunea a-I a - cai de comunicatie;

O.G. nr.19/1997: privind transporturile;

H.G. nr.273/1994: privind aprobarea Regulamentului de receptie a lucrarilor de constructii si instalatii aferente acestora;

Legea nr.10/1995: privind calitatea in constructii;

O.U.G. nr.34/2006 cu modificarile si completarile ulterioare; **H.G. nr.925/2006, Ordin al presedintelui ANRMAP nr.155/2006, Ordin nr.915/25.03.2008:** privind aprobarea structurii, continutul si modul de utilizare a documentatiei standard pentru elaborarea si prezentarea ofertei pentru achizitiile publice de servicii;

H.G. nr.28/2008 din 08.01.2008: 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; **Instructiuni din 02.07.2008 de aplicare a unor prevederi din H.G. nr. 28/2007;**

Conform Ordonantei nr. 43 din 28 august 1997 privind regimul drumurilor, drumurile judetene sunt drumuri publice (obiective de utilitate publica destinate circulatiei rutiere, in scopul satisfacerii cerintelor de transport unitar ale economiei nationale ale populatiei si de aparare a tarii si sunt proprietati publice), si de asemenea sunt drumuri de interes judetean deschise circulatiei publice.

La proiectare s-a tinut seama de categoria functionala a drumurilor, traficul rutier, siguranta circulatiei, normele tehnice, factorii economici, sociali si de aparare, de utilizarea nationala a terenurilor, conservarea si protectia mediului inconjurator si de planurile de urbanism si de amenajare a teritoriului, aprobate potrivit legii, precum si de normele tehnice in vigoare pentru adaptarea acestora la cerintele pietonilor, ciclistilor, persoanelor cu handicap si de varsta a treia.

Conform Ordonantei nr. 45/27.01.1998 privind proiectarea, construirea si modernizarea drumurilor, prezentul proiect s-a facut in functie de categoria drumurilor din punct de vedere functional si de clasa lor tehnica determinata potrivit normelor tehnice privind stabilirea clasei tehnice. Astfel drumul judetean proiectat este drum judetean, de clasa tehnica IV, cu doua benzi de circulatie si viteza de proiectare pentru relief de deal 60 km/h. In localitati se respecta principiul racordarii drumurilor de acelasi rang: drum judetean cu strazi principale in sate.

S-a respectat la proiectare stabilirea elementelor geometrice ale traseelor modernizate in functie de clasa tehnica si de viteza de proiectare:

- raza minima ale curbelor in plan: 60,00 m;
- declivitati maxime: 7%;
- declivitati exceptionale: 8%;
- razele minime ale racordarilor verticale convexe: 800,00 m;
- razele minime ale racordarilor verticale concave: 1000,00 m;
- distanta de vizibilitate: 70,00 m;
- traficul sa nu depaseasca debitul recomandabil corespunzator nivelului de serviciu "B".

De asemenea conform ordinului nr.50 din 27.01.1998 pentru aprobarea Normelor tehnice privind proiectarea și realizarea strazilor în localitățile rurale, prin strazi se înțeleg drumuri publice din interiorul localităților indiferent de denumire: strada, cale, ale, fundatura și ulita.

Strazile din localitate au astfel următoarele funcții și caracteristici:

- strazi principale: cu două benzi de circulație pentru trafic în dublu sens (traseul principal)
- strazi secundare: cu o singură bandă de circulație pentru trafic de intensitate redusă (drumurile vicinale)

Vitezele de circulație luate în considerare la proiectare (viteze de proiectare de 60 Km/h), intensitatea și natura traficului, precum și organizarea circulației, dispunerea și amenajarea intersecțiilor s-au stabilit cu respectarea normelor în vigoare.

Proiectarea și realizarea intersecțiilor s-au făcut în corelare cu planul urbanistic general al localității, ținându-se seama de fluxurile de circulație, relațiile dintre curenții de trafic, modul de dirijare a traficului, condițiile de vizibilitate și siguranța a circulației.

Conform "Normativului privind stabilirea cerințelor tehnice de calitate a drumurilor legate de cerințele utilizatorilor" la modernizarea drumurilor s-a ținut cont de Nivelul de performanță "N" (reprezentat de totalitatea cerințelor pe care trebuie să le îndeplinească, corespunzător categoriei lor), rezultând un nivel de performanță proiectat (necesar) = Nivel N3 =.

1. - exigente ale suprafețelor de rulare
 - planitatea suprafeței de rulare
 - rugozitatea suprafeței de rulare
 - capacitatea portantă a sistemului rutier
2. - rezistență, stabilitate și siguranță în exploatare
3. - asigurarea evacuării apelor
4. - exigente pe timp de iarnă
 - nivel de intervenție 2 și 3
 - nivel de viabilitate pe timp de iarnă - II
5. - exigente de vizibilitate
 - asigurarea confortului optic
 - eliminarea distorsiunilor optice și a posibilităților de confuzie
6. - exigente de igienă, dotări cu spații de servicii și parcare
7. - exigente acustice.

De asemenea s-a stabilit și capabilitatea punerii în practică a cerințelor utilizatorilor:

- capacitatea din punct de vedere tehnic;
- capacitatea din punct de vedere financiar;
- capacitatea din punct de vedere juridic.

Prin realizarea proiectului tehnic și promovarea acestei investiții privind ranforsarea tronșoanelor drumului județean DJ 245 se urmărește realizarea tuturor lucrărilor necesare satisfacerii cerințelor traficului în condiții de siguranță și confort, aducerea drumului la parametri impuși de normativele în vigoare, și constă, în principal în:

- corectia elementelor geometrice, profiluri longitudinale și transversale, curbe, suprainaltări etc;
- amenajarea acostamentelor și a intersecțiilor cu alte drumuri;
- santuri de colectare și dirijare a apelor pluviale;
- podete și poduri, ziduri de sprijin și consolidări de taluzuri, acolo unde situația o impune;
- executarea unui sistem rutier cu îmbrăcăminte de piatră care să satisfacă cerințele traficului în zonă.

Pentru a se evita scoaterea terenurilor din circuitul agricol sau silvic, în limita posibilităților, se vor respecta: traseul actual, lățimea carosabilului și ampriza existentă.

Se vor realiza următoarele lucrări prevăzute și în obiectivele temei de proiectare și a studiului de fezabilitate:

- Aducerea, în aliniament a pantei transversale la 2,5%.

- Se va realiza in curbe suprainaltarea aferenta STAS 863/85.
- Se vor realiza in profil longitudinal pante si racordari verticale corespunzatoare aceluasi STAS.
- Se vor realiza lucrari de semnalizare rutiera verticala si orizontala.
- Se va realiza scurgerea apelor pluviale prin santuri.
- Se vor prevedea poduri/ podete transversale si laterale.
- Se vor repara toate podurile si podetele.
- Se vor realiza camere de cadere noi.

Prin proiect s-a propus modernizarea drumului public existent cu un profil transversal si o structura a sistemului rutier corespunzator categoriei functionale si clasei tehnice respective.

In cadrul proiectului se va realiza reabilitarea drumului judetean prin executia a unei imbracaminti bituminoase pe pietruirea existenta dupa pregatirea acesteia.

Intrarile drumurilor laterale din pamint se vor amenaja pe o lungime de 50 de metri prin executarea unui sistem rutier cu balast.

Colectarea apelor provenite din precipitatii se va realiza prin intermediul rigolelor si santurilor pereceate pe sectoarele unde panta impune acest lucru, in rest acestea fiind realizate din pamint bine compactat. Descarcarea apelor colectate se va realiza prin amenajarea unor podete tubulare dimensionate corespunzator debitelor de evacuat.

In proiect au fost prevazute numai materiale agrementate tehnic conform reglementarilor nationale in vigoare, precum si legislatiei si standardelor nationale armonizate cu legislatia UE; aceste materiale vor fi in concordanta cu prevederile HG nr.766/1997 si a Legii 10/1995 privind obligativitatea utilizarii de materiale agrementate la executia lucrarilor.

Conform prevederilor Ordinului MT nr. 45/98 privind normele tehnice referitoare la proiectarea, construirea si pietruirea drumurilor, si nr. 46/98 privind normele tehnice referitoare la stabilirea clasei tehnice a drumurilor publice, drumul proiectat se incadreaza in in clasa tehnica V.

Potrivit Legii 82/98 care aproba OG 43/97, lit. 7, art. 8, drumul se incadreaza in categoria drumurilor comunale si satesti, clasa tehnica IV, iar conform Ordin MTCT nr. 31 din 30/10/1995, din punctajul calculat a rezultat ca aceasta lucrare se incadreaza in categoria de importanta C (conform tabel):

Nr. crt	Factorul determinant		Criterii asociate		
	K(n)	P(n)	P(i)	P(ii)	P(iii)
1	2	1	1	0	0
2	2	3	4	4	2
3	2	2	2	1	2
4	2	4	6	4	2
5	2	2	2	2	2
6	2	2	2	2	1
	TOTAL	14			

Conform H.G.964/23.12.1998 (pentru aprobarea clasificatiei si duratei normale de functionare a mijloacelor fixe) drumul se incadreaza in:

- Grupa 1 - Constructii
- Subgrupa 1.3. - Constructii pentru transporturi, posta si telecomunicatii
- Clasa 1.3.7. - Infrastructura drumuri (publice, industriale, agricole), alei, strazi si autostrazi, cu toate accesoriile necesare (trotoare, borne, parcaje, parapete, marcaje, semne de circulatie)
- Subclasa 1.3.7.2. - Cu imbracaminte din beton asfaltic.

Sistemele rutiere au fost adoptate in conformitate cu prevederile din:

- Normativ privind alcatuirea structurilor rutiere rigide si suple pentru strazi-indicativ NP 116-04;
- Normativ pentru dimensionarea sistemelor rutiere suple si semirigide -indicativ PD 177/2001;
- Normativ pentru dimensionarea straturilor bituminoase de ramforsare a sistemelor rutiere suple si semirigide - indicativ AND 550/1999;
- Normativ departamental pentru amenajarea la acela nivel a intersectiilor drumurilor publice din afara localitatilor-indicativ CD 172-2001;
- Normativ privind lucrarile de aparare a drumurilor, cailor ferate si podurilor, impotriva actiunii apelor curgatoare si lacurilor.-indicativ NP 067-02;
- Normativ de dimensionare a structurilor rutiere rigide.-indicativ NP 081-2002;
- Normativ privind proiectarea hidraulica a podurilor si podetelor.-indicativ PD 95-2002;
- Normativ privind adaptarea pe teren a proiectelor tip de podete pentru drumuri.-indicativ P 19-2003;
- Catalog de sisteme de protectie pentru siguranta circulatiei la drumuri si autostrazi-indicativ AND 591-2005;
- Ghidul primarilor- indicativ GE036/2000;
- Catalogul de structuri tip pentru drumuri publice elaborat de CESTRIN;
- Recensamantul de circulatie si prognoza de evolutie a traficului pentru perioada 2000-2020 pentru reseaua de drumuri a judetului Vaslui.
- Solutiile tehnice si intreaga documentatie tehnico- economica care formeaza studiul de fezabilitate;
- Colectia actualizata de STAS-uri, normative si instructiuni (A.N.D.) privind constructia, intretinerea, exploatarea si urmarirea in timp a drumurilor si podurilor.

Funcție de compoziția și intensitatea traficului și evoluția estimată în perspectiva a acestuia, caracteristicile geotehnice ale pământului de fundare și a regimului hidrologic al complexului rutier, s-a adoptat următorul sistem rutier de ranforsare a celui existent „structura rutiera” (definit ca elementul de rezistență al drumului, prevăzut și realizat pe partea carosabilă și pe benzile de încadrare, alcătuit dintr-un ansamblu de straturi executate din materiale pietroase după tehnologii adecvate, dimensionat și proiectat conform anumitor norme și având o capacitate portantă stabilită în principal în funcție de intensitatea traficului greu) pentru traseul tronsoanelor de drum județean:

SISTEM RUTIER : km 22 + 700 – 33 + 000, L sector = 10200 ml

Sector impietruit, având grosimea totală a structurii existente de minim 10 cm și se realizează un sistem rutier nou cu următoarea alcătuire:

- 20 cm balast;
- 10 cm piatră spartă;
- 5 cm BADP 25;
- 4 cm BA 16;

Pentru dimensionarea structurilor rutiere a fost necesar (conform expertizei) să se efectueze în prealabil studii, în vederea obținerii următoarelor date:

- compoziția, intensitatea și evoluția în perspectivă a traficului;
- caracteristicile geotehnice ale pământului de fundare;
- regimul hidrologic al complexului rutier (tipul profilului transversal, modul de asigurare a scurgerii apelor de suprafață, posibilitățile de drenare, nivelul apei freatică).

Aceste sisteme rutiere se încadrează în cerințele temei de proiectare, au durată de stabilitate sporită, cât și cheltuieli de întreținere reduse față de cheltuielile de întreținere pentru drumurile cu

imbracaminte din beton de ciment.

Drumurile astfel amenajate, sunt protejate impotriva actiunii factorilor atmosferici prin masuri corespunzatoare in profil transversal si in profil longitudinal. Scurgerea apelor de suprafata este asigurata prin executia rigolelor, santurilor si podetelor de descarcare, dimensionate corespunzator. Acestea colecteaza si evacueaza apele de suprafata in afara zonei drumului.

Solutiile adoptate in proiect au la baza studiile de teren, topografice si geotehnice, intocmite de specialisti autorizati in domeniu.

2.2.3 SOLUTII PRIVIND ASIGURAREA EXIGENTELOR MINIME DE CALITATE

2.2.3.1 Rezistenta si stabilitatea la sarcini statice, dinamice si seismice

Rezistenta si stabilitatea drumului se vor asigura prin:

- solutiile tehnice si masurile stabilite prin proiect
- punerea in opera a materialelor specificate in caietele de sarcini
- respectarea tehnologiilor de executie prevazute in caietele de sarcini

Pentru lucrari de terasamente se vor folosi numai paminturi clasificate ca bune si foarte bune prin STAS 1243/88. Paminturile prafoase si argiloase clasificate ca mediocre vor fi folosite numai cu respectarea prevederilor STAS 1709/75.

Stabilitatea terasamentelor conditioneaza direct rezistenta si stabilitatea drumului. Din aceasta cauza solutiile adoptate in proiect elimina orice cauza care ar favoriza patrunderea apei in corpul drumului. De asemeni solutiile adoptate vor asigura eliminarea cit mai rapida a apelor care au patruns in corpul drumului din diverse cauze neprevazute.

In sensul celor de mai sus se vor respecta prevederile STAS 1913/5/85 ,1913/13/83 si 709/75.

Alegerea unui sistem rutier optim in conditiile tehnice existente, garanteaza rezistenta si stabilitatea drumului.

Datele obtinute din studiile de teren si stabilirea traficului de calcul asigura dimensionarea corecta a sistemului rutier. Straturile de fundatie se vor executa in conditiile impuse de STAS 6400/84, 1913/5/85,4606/80 si 730/89.

Aplicarea unor straturi bituminoase ca imbracaminte au un rol deosebit in ceea ce priveste rezistenta si stabilitatea drumului. Acestea se aplica si pe drumurile publice din clasa tehnica IV-V caracterizate prin valori de trafic sub 300 vehicule fizice /zi, cu respectarea conditiilor tehnice generale de calitate prevazute de STAS 599/87.

Amenajarea drumurilor laterale pe o lungime de 50 ml va evita aducerea noroiului de pe acestea pe drumul amenajat, contribuind la rezistenta si stabilitatea acestuia si de asemenea la siguranta circulatiei rutiere.

2.2.3.2 Siguranta in exploatare

Respectarea prevederilor din normele tehnice in vigoare, in ceea ce priveste adoptarea solutiilor tehnice, cit si calitatea materialelor folosite, vor asigura conditii de siguranta si confort a circulatiei rutiere pe drumul reabilitat.

Pe sectoarele de drum cu rampe prelungite a caror medie ponderata $\geq 5\%$ dupa fiecare diferenta de nivel 75-90m, se introduc odihne $\geq 100m$.

Din total lungime drum, suma sectoarelor de depasire va reprezenta 25-30% pentru rezolvarea depasirilor cu asigurarea vizibilitatii in spatiu.

Supralargirea benzilor de circulatie in zona curbelor va corespunde valorilor din tabel 2 din STAS 863/85.

Siguranta in exploatare va fi asigurata prin realizarea semnalizarilor rutiere si realizarea lucrarilor de intretinere in conformitate cu Planul de intretinere si Programul de urmarire in timp din proiect.

Pe timpul executiei se vor realiza semnalizari provizorii in conformitate cu STAS 1848 – 86 (1,2)

Pentru a evita aducerea noroiului de pe drumurile laterale pe partea carosabila a drumului luat in studiu, in functie de resursele financiare disponibile s-a prevazut impietruirea acestora pe o lungime de 50m, plus zona amenajata a intersectiilor.

2.2.3.3 Igiena, sanatatea oamenilor, protectia si refacerea mediului.

a) Protectia apelor si a sistemelor acvatice

Prin solutiile tehnice prevazute a se executa s-a asigurat protectia apelor de suprafata, subterane si a ecosistemelor acvatice, care au ca abiect mentinerea si ameliorarea calitatii si productivitatii naturale a acestora, in scopul evitarii unor efecte negative asupra mediului, sanatatii umane si bunurilor materiale.

Traseul drumului modernizat a fost ales astfel incit (traseul existent al drumului) sa se evite prejudiciile ireversibile aduse mediului acvatic :

- sistemul de rigole si santuri de pamint si pereate a fost proiectat, va fi construit si va fi intretinut pentru a proteja drumul si terenurile adiacente si este incadrat si compatibil cu mediul inconjurator prin pantele de scurgere alese (pozitionarea lor in plan vertical si orizontal).

- in zonele umede, cu infiltratii in corpul drumului, s-au ales solutii economice de drenare si consolidare a platformelor si taluzurilor.

- respectarea zonelor de protectie sanitara – nu este cazul.

- amplasarea podetelor tubulare si dalate (transversale si laterale) in sistemul gandit de colectare si evacuare a apelor meteorice, precum si amplasarea conform studiilor hidrologice si geologice a podurilor cu deschidere libera si a amenajarilor de albiu aferente permit evitarea situatiilor nefavorabile care pot aparea: contaminarea cursurilor de apa de suprafata si freatiche, modificarea dinamicii scurgerii apelor prin reducerea sectiunilor initiale ale albiilor, intreruperea scurgerii apelor subterane si a izvoarelor.

- apele uzate provenite din procesele tehnologice aferente organizarii de santier vor fi evacuate prin instalatii de preepurare sau fose septice vidanjabile prin grija antreprenorului cu fonduri prevazute in devizul general al investitiei.

b) Protectia atmosferei

In cazul lucrarilor de modernizare a drumului indicatorii calitativi ai emisiilor in atmosfera nu depasesc valorile prevazute in acordul de mediu, valori privind dispersia poluantilor in atmosfera.

c) Protectia solului

In urma acordului de mediu obtinut de catre beneficiar, antreprenorul va amplasa organizarea de santier intr-o locatie aleasa de comun acord cu administratorul, astfel incit sa se gaseasca o zona neimpadurita, care si-a pierdut capacitatea de productie agricola sau silvica.

De asemenea, pe parcursul executiei, antreprenorul va lua masuri de protejare a solului fertil, de prevenire a eroziunii solului si de stabilizare permanenta a suprafetelor drumurilor in lucru, precum si evitarea folosirii materialelor cu risc ecologic sau in timp.

In caietele de sarcini sint prevazute norme si instructiuni pentru administratorul drumului (prin Programul de urmarire in timp si Programul de intretinere a investitiei), astfel incit drumul modernizat sa nu afecteze calitatea solului prin modificarea structurii, dereglarea echilibrelor ecosistemelor, modificarea habitatelor, divizarea teritoriului, intreruperea cailor de deplasare a

faunei, consumul de teren agricol sau cu alta destinatie productiva. Pe durata exploatarii si intretinerii drumului se vor respecta masurile de protectie a mediului; se vor mentine in buna stare de functionare amenajarile antipoluante si de protectia a mediului; se vor marca zonele sensibile ecologic, cu indicarea regimului de circulatie prin informarea publicului asupra importantei ecologice a obiectivului; se vor realiza plantatii rutiere pentru protectia solului.

d) Protectia mediului forestier

Nu este cazul.

e) Protectia siturilor arheologice si istorice

Nu este cazul.

f) Protectia zonelor cu valoare peisagistica si a zonelor naturale protejate

Traseul de drim modernizat a fost ales astfel incat sa se incadreze armonios in peisajul inconjurator, utilizeaza cit mai bine configuratia terenului si perspectivele avantajoase si poate deveni o atractie turistica intr-o anumita masura.

g) Regimul deseurilor

In urma desfasurarii activitatilor de constructii principalele produse generate clasificate ca deseuri sint materialele rezultate din decapari si demolari.

In continutul caietelor de sarcini se fac referiri la obligatiile antreprenorului in acest sens;

- se vor recicla deseurile re folosibile, prin integrarea lor, in masura posibilitatilor, in lucrarile de drumuri, in conformitate cu rezultatele incercarilor de laborator;

- deseurile ce nu pot fi reciclate in constructie se vor colecta, depozita si preda centrelor de colectare;

- deseurile ce nu pot fi reciclate se vor depozita pe suprafete special amenajate;

- se vor respecta conditiile de refacere a cadrului natural in zonele de depozitare;

h) Protectia mediului uman

Alegerea traseului si a solutiilor tehnice de modernizare respecta principiile ecologice in procesul de dezvoltare social-economica, pentru asigurarea unui mediu de viata sanatos pentru populatie. Astfel nu se prejudiciaza in nici un fel salubritatea, ambientul, spatiile de odihna, tratament si recreere, starea de sanatate si confort a populatiei.

In principal aceasta cerinta se refera la asigurarea calitatii aerului, apei si solului care se realiza prin:

- materialele utilizate la pietruire nu trebuie sa degaje noxe;

- colectarea si evacuarea apelor de suprafata in locuri prestabilite cu masuri de consolidare corespunzatoare va contribui la combaterea eroziunii solului;

- in cazul modernizarii drumurilor se realizeaza o reducere considerabila a prafului provocat de circulatia autovehiculelor pe drumurile de pamint contribuind in mod substantial la refacerea mediului;

2.2.3.4 Siguranta la foc

Lucrarile de constructii montaj se vor executa astfel incat in caz de incendiu sa se asigure:

- protectia lucrarilor pe timpul executiei;

- protectia utilizatorilor caii de acces;

- interventia serviciilor mobile de pompieri pentru stingerea incendiilor, evacuarea ocupantilor si a bunurilor materiale;

- limitarea pierderilor de vieti omenesti si bunuri materiale;

- impiedicarea extinderii incendiului la obiectivele invecinate;

Principalele performante privind siguranta la foc vor fi asigurate pe intreaga durata de utilizare a constructiei in functie de :

- riscul extrem de redus de izbucnire a incendiilor in zona podului;
- conditiile de siguranta a circulatiei;
- comportarea la foc a podului in ansamblu si a principalelor componente;
- caracteristicile neinflamabile ale elementelor si materialelor utilizate;
- posibilitatile multiple de interventie pentru stingerea incendiilor in zona podului;

2.2.3.5 Protectia impotriva zgomotului

Realizarea unei suprafete carosabile netede, fara denivelari (in special in zona rosturilor longitudinale si la capetele podului, la racordarea cu terasamentul) in conditiile traseului de aliniament permit crearea unor conditii de circulatie fara restrictii de viteza astfel incat nivelul de zgomot produs de autovehicule este redus.

Completarea cu plantatii perimetrare a traseului rampelor de acces si deci continuarea unei perdele naturale de protectie poate duce la o mai buna protectie impotriva zgomotului.

2.2.4 CATEGORII DE LUCRARI

2.2.4.1 Demolarea podurilor si podetelor existente pe traseul drumului (prevazute prin proiect): km 22 + 700 - km 33 + 000

Conform NP.55-88 "Normativ cadru privind demolarea partiala sau totala a constructiilor", demolarea podetelor existente aflate intr-o stare total nesatisfacatoare din punct de vedere tehnic si a sigurantei circulatiei, se va face de catre autoritatea de administrare a drumului pe care se afla acesta (Consiliul Judetean Vaslui), asigurandu-se recuperarea, reconditionarea, prelucrarea si gestionarea in conditiile stabilite de lege, a resurselor materiale refolosibile rezultate prin desfacerea lucrarilor de constructii si de asemenea asigurandu-se securitatea maxima a personalului de executare a lucrarilor de demolare si a mijloacelor tehnice utilizate in acest scop.

Demolarea podetelor se va face numai dupa:

- inchiderea circulatiei rutiere si pietonale pe podet;
- scoaterea de sub tensiune a eventualelor instalatii aflate in zona podetului;
- semnalizarea tuturor restrictiilor de circulatie rutiere ce se introduc pe perioada demolarii;

Procesul tehnologic de demolare va avea ordinea inversa de realizare a elementelor componente, cu luarea in considerare a stabilitatii elementelor componente la toate fazele de demolare.

Inchiderea circulatiei rutiere, semnalizarea corespunzatoare si dezafectarea instalatiilor aferente podului, este obligatorie.

1) Prima operatie consta in desfacerea caii, a rosturilor de dilatare, a bordurilor, trotuarelor si parapetilor.

2) Demolarea suprastructurii podului

Demolarea consolelor trotuarelor se va efectua pe tronsoane, conform listelor de lucrari.

Indepartarea materialelor provenite din demolarea antretoazelor.

Taierea armaturilor transversale podului (la placa) conform ordinii precizate in specificatiile tehnice.

Realizarea legaturilor de ridicare a tuburilor in puncte stabilite pe baza experientei profesionale.

Ridicarea tuburilor succesiv si asezarea lor intr-un utilaj de transport si transportarea tuburilor in depozitul provizoriu.

Capacitatea macaralelor de ridicare s-a stabilit in functie de dimensiunile si greutatea tuburilor precum si de conditiile specifice de lucru la manipularea lor.

3) Demolarea infrastructurilor

Executarea unor platforme si schele pentru accesul la infrastructuri.

Demolarea infrastructurii pina la nivelul solului, utilizind mijloacele pneumatice sau manuale, asa cum se precizeaza in extrasele de utilaj.

La podetele ce se demoleaza prin demontarea in elemente manipulabile cu macaraua, se va tine seama in mod special de asigurarea unor puncte de prindere corespunzatoare precum si de capacitatea si pozitia macaralei.

Demontarea incintei, desfacerea platformei si degajarea albiei de resturile provenite din demolare transportarea resturilor din beton la depozitul stabilit.

Ultimele lucrari de demolare se executa asupra culeelor.

Degajarea umpluturii din rampa de acces, demontarea placilor de racordare si demolarea simultana la acelasi nivela zidurilor intoarse si a zidului de garda, respectiv a corpului culeei si a sferturilor de con sau a aripilor.

Demolarea corpului culeei se va face pina la o anumita cota stabilita de comun acord cu beneficiarul lucrarii.

Degajarea amplasamentului se incheie prin transportul betoanelor rezultate din demolarea culeelor la depozitul stabilit.

2.2.4.2 Variante de circulatie provizorie la amplasamentele podetelor propuse:

km 22 + 700 - km 33 + 000

Conform conditiilor de amplasament, datorita vecinatatilor proprietati particulare dar si domenii publice ale primariei, pasuni, salcimarii, etc se va studia alegerea si executia de variante de circulati provizorie in vecinatatea amplasamentelor podurilor si podetelor noi, ocupandu-se cit mai putin posibil din terenurile vicinale.

In cazul cind este imposibila executia unei variante de circulatie, accesul de pe un mal pe altul pe timpul executiei se va face pe rute (ulite si podete) ocolitoare existente sau in limita posibilitatilor se va lucra pe jumatate de cale.

2.2.4.3 Lucrari de terasamente: km 22 + 700 - km 33 + 000

Lucrarile de terasamente au fost prevazute pentru a corecta elemente geometrice ale traseului in sens transversal si longitudinal, avand in vedere ca pe unele sectoare, traseul prezinta pante longitudinale care depasesc valorile admisibile. Pe sectoarele cele mai dificile, care impun lucrari de debleere, solutia se va definitiva cu acordul proiectantului tinandu-se seama de existenta proprietatilor limitrofe si de necesitatea ca acestea sa accepte amenajarile propuse prin proiect.

Aceste sectoare vor fi pozitionate,marcandu-se prin reperaj cotele rosii din profilul longitudinal, astfel incat fiecare sector in parte sa fie analizat,de la caz la caz, iar solutia sa corespunda situatiei locale a amplasamentului si va fi data de comun acord, de catre proiectant,beneficiar si antreprenor.

Modul de utilizare a pietruirilor existente la realizarea unor straturi rutiere s-a stabilit in functie de grosimea si calitatea materialelor constituate: pietruirea existenta este pe toata latimea drumului si va alcatui stratul de fundatie si de forma care va fi luat in considerare in calculul de dimensionare a structurii rutiere.

Pietruirea existenta se scarifica total pe o grosime de 10 cm.

Materialul provenit din scarificare se profileaza fara adaos de material nou si se compacteaza.

Acesta pietruire devine strat de protectie si mai ales de fundatie impreuna cu stratul de rezistenta din piatra sparta.

2.2.4.4 Lucrari de realizare a stratului de fundatie din balast: km 22 + 700 - km 33 + 000

Stratul de fundatie din balast are si rol drenant (impreuna cu stratul de protectie din nisip) executandu-se si in scopul de a colecta si elimina apele provenite din precipitatii si care patrund in straturile de fundatie in timpul executiei sau ulterior, prin acostamente sau rosturi. S-au luat masuri de in vederea evacuarii apelor din acest strat in afara corpului drumului.

Impreuna cu stratul de nisip, stratul de balast are si rol anticapilar, in scopul de a impiedica ascensiunea prin capilaritate a apei din pamintul de fundatie in stratul superior de fundati, rezistenta sau in stratul de baza.

Grosimea stratului de balast este de 20 cm dupa compactare si s-a luat in considerare la dimensionarea sistemului rutier si se include in grosimea totala a sistemului rutier, stabilita pentru prevenirea degradarilor prin inghet - dezghet, conform STAS 1709-75.

Pe unele tronsoane de drum, in care stratul inferior (existent) de fundatie este alcatuit tot din balast, acesta preia si functia de strat drenant, asigurandu-se (impreuna cu stratul nou de balast) conditiile necesare privind grosimea, calitatea de drenare si masurile de evacuare a apei (conform STAS 10796/1-77):

- in cazul in care exista posibilitatea evacuarii apelor din santuri sau pe taluzurile rambleurilor s-a prevazut un strat drenant continuu pina la taluzul drumului;

- in cazul in care drumul este situat in debleu sau la nivelul drumului si nu exista posibilitatea evacuarii apelor prin santuri, s-au prevazut drenuri longitudinale sub acostament, cu panta minima de 0.3%;

- evacuarea prin taluzurile drumului a apei din stratul drenant sau drenuri transversale de acostament s-a facut la cel putin 15 cm deasupra fundului santurilor sau in cazul rambleurilor deasupra terenului sau a nivelului maxim al apelor stagnante in zona;

Balasturile utilizate vor indeplini conditiile conform STAS 662-82. In vederea comportarii bune la compactare a balasturilor si a asigurarii eozionii minime necesare a materialului se vor folosi balasturi cu un continut de 4-6% fractiuni fine sub 0,09mm.

Pentru straturile rutiere din balast se vor folosi balasturi cu granulometrie continua.

Gradul de compactare pe drumul principal va fi de 98%.

Executia straturilor drenante, anticapilare sau izolante din balast si nisip sau numai din balast necesita urmatoarele operatiuni:

- asternerea si nivelarea la sablon a nisipului sau a balastului cu grosimea maxima inainte de compactare de 20 cm;

- adaugarea prin stropire a cantitatii necesare de apa pentru asigurarea umiditatii optime de compactare determinata prin incercarea Proctor modificata conform STAS 1913/13-83;

- compactarea nisipului prin pilonare sau vibrare si a balasturilor prin compactare si vibrare;

2.2.4.5 Lucrari de realizare a stratului de rezistenta din piatra sparta (si/sau a stratului de rezistenta din macadam ordinar): km 22 + 700 - km 33 + 000

Macadamul, conform STAS 4032/1-82 este alcatuit dintr-un sort monogranular de piatra sparta (40-63), cilindrat pana la fixare, impanat cu splot, sort 8 - 16 sau 16 - 25, raspandit uniform, udat si cilindrat pana la incheiere, dupa care urmeaza umplutura golurilor ramase cu savura sort 0 - 8 sau nisip natural 0 - 3 sau 0 - 7. Se continua cilindrarea pana la fixarea definitiva. In aceasta situatie macadamul serveste ca strat de fundatie.

Receptia preliminara a macadamului ca imbracaminte provizorie se va face la 2 luni de la terminarea lucrarilor, iar receptia finala la 1 an de la data receptiei preliminare.

Dupa cilindrarea la uscat se executa impanarea scheletului mineral cu split sau criblura prin asternere cit mai uniforma a cantitatilor de materiale indicate in caietele de sarcini. Dupa asternere, se stropeste cu apa si se cilindreaza cu rulouri usoare de 6-8 tone si apoi cu rulouri compresoare

mijlocii de 10-12 tone. Suprafata stratului trebuie sa aiba un aspect de mozaic. Inaintea operatiei de penetrare se strobeste cu apa pentru indepartarea prafului.

Executia stratului de fundatie din piatra sparta 63 - 90 mm in grosime de 10 cm pe toate tronsoanele drumului comporta urmatoarele operatii:

- asternerea si compactarea la uscat a pietrei sparte pana la increstarea acesteia cu rulouri netede de 60 KN si compactarea cu pneuri sau vibrare 100 - 140 KN;
- impanarea pietrei sparte cu split 16 - 25 mm si compactare;
- innoroierea stratului cu nisip sau savura urmata de compactare;
- acoperirea cu material de protectie (nisip grautos sau savura).

2.2.4.7 Straturile de imbracaminti bituminoase cilindrare la cald: km 22 + 700 - km 33 + 000

Imbracamintile rutiere bituminoase sunt imbracamintile in compozitia carora intra bitumul.

Imbracamintile bituminoase cilindrare la cald sint alcatuite din doua straturi:

- stratul superior denumit STRAT DE UZURA
- stratul inferior denumit STRAT DE LEGATURA (DE REZISTENTA)

Stratul de legatura este situat intre imbracaminte si fundatie avand rolul de a prelua o parte din solicitarile generate de circulatia vehiculelor, in special eforturile tangential si de intindere. Prin intermediul acestuia se repartizeaza fundatiei structurii rutiere, eforturile verticale in limita capacitatii de rezistenta a acesteia.

Betonul asfaltic deschis cu pietris concasat, cu bitum neparafinos pentru drumuri tip D 60/80 „BADPC 25” in strat de legatura (cu o grosime de 4 cm) este un material de constructie realizat din amestecuri obtinute pe baza unor doze judicios stabilite, din agregate naturale sau artificiale si filer, aglomerate cu bitum printr-o tehnologie avansata.

Betonul asfaltic deschis cu pietris concasat, cu bitum neparafinos pentru drumuri tip D 60/80 „BAPC 16” in strat de uzura (cu o grosime de 5 cm) este un amestec alcatuit, dupa doze rugos stabilite din pietris concasat sort 4-8, 8-16, 16-25; nisip deconcasare sort 0-4; nisip natural sort 0-4 si filer, aglomerate cu bitum dupa o tehnologie adecvata. El se utilizeaza pentru realizarea imbracamintilor bituminoase grele (permanente), pe drumuri cu trafic mediu si intens.

Betoanele asfaltice se prepara in instalatii mecanice speciale (fabrici de asfalt) avand dispozitive de predozare, uscare (pentru tehnologia la cald), dozare a materialelor componente si dispozitivul de malaxare fortata. Procesul tehnologic de fabricare a mixturilor asfaltice la cald cuprinde urmatoarele faze:

- predozarea agregatelor
- uscarea, incalzirea si desprafuirea agregatelor
- dozarea agregatelor
- incalzirea agregatelor si a bitumului
- malaxarea componentelor
- controlul materialelor
- controlul calitatii mixturii asfaltice

Transportul mixturilor asfaltice se realizeaza cu ajutorul autobasculantelor.

Asternerea mixturilor asfaltice pe stratul de fundatie se face cu ajutorul unor utilaje speciale, numite repartizoare - finisoare, a caror productivitate trebuie sa fie corelata cu capacitatea de productie a instalatiei de preparare.

Compactarea straturilor bituminoase se face cu rulouri netede.

Controlul calitatii fiecarui strat se face conform normelor.

2.2.4.8 Ranforsarea acostamentelor existente: km 22 + 700 - km 33 + 000

Ranforsarea acostamentelor drumului existent se va realiza cu executia unui strat din balast de 20 cm grosime peste acostamentele actuale pe o latime de 75 cm (dupa curatirea lor prealabila).

2.2.4.9 Scurgera apelor: km 22 + 700 - km 33 + 000

Prin modernizarea anexelor si utilitatilor drumului se urmareste realizarea tuturor lucrarilor necesare satisfacerii cerintelor de colectare si evacuare a apelor din zona drumului si asigurarii desfasurarii traficului in conditii de siguranta si confort, aducerea drumului la parametrii impusi de normativele aferente acestor cerinte, in vigoare, si consta, in principal in:

- corectia elementelor geometrice, profiluri longitudinale si transversale, aliniamente si curbe, etc a santurilor si rigolelor drumului;
- amenajarea acostamentelor si a intersectiilor cu alte drumuri;
- santuri de colectare si dirijare a apelor pluviale;
- podete si poduri, acolo unde situatia o impune;

Pentru a se evita scoaterea terenurilor din circuitul agricol sau silvic, in limita posibilitatilor , se vor respecta: traseul actual, latimea carosabilului si ampriza existenta.

Intrarile drumurilor laterale de pamant se vor amenaja cu aceasi solutie de sant sau rigola pereata pe ambele parti, pe o lungime de 50 m.

Funcție de compozitia si intensitatea traficului si evolutia estimata in perspectiva a acestuia, caracteristicile geotehnice ale pamintului de fundare, clasa tehnica sau categoria strazii si situatia platformei in profil transversal, a regimului hidrologic al complexului rutier (tipul profilului transversal) si al posibilitatii de evacuare intr-un emisar, posibilitatile de drenare, nivelul apei freatic, s-a adoptat solutia urmatoare pentru utilitatile traseul de drum principal acolo unde panta proiectata o impune conform normativelor „Santuri si Rigole la marginea platformei cu sectiune nepavata, la nivel de pamint.

Colectarea si evacuarea apelor la drumuri si strazi s-a facut pe baza studiului conditiilor existente de scurgere a apelor in lung si transversal, avind in vedere situatiile diferite care se pot ivi la drumurile existente si la cele in perspectiva de a fi modernizate, tratindu-se problema asigurarii circulatiei corespunzatoare a apelor meteorice, astfel incit sa nu inrautateasca regimul existent de scurgere a apelor care sint interceptate prin modernizarea drumului.

Astfel s-a studiat configuratia terenului in care se inscrie drumul, conditiile existente de scurgere a apelor meteorice si modificarile ce survin prin modernizarea utilitatilor acestuia si s-a facut corelarea masurilor de colectare si evacuare a apelor cu sistemele de irigatii si canalizare prevazute a se realiza in comuna.

La proiectarea lucrarilor de colectare si evacuare a apelor meteorice s-a tinut seama de:

- cantitatile de apa meteorice ce se pot colecta in ampriza drumului;
- cantitatile de apa provenite din scurgerile de pe versantii interceptati;
- volumele de apa in regim natural, colectate in depresiuni inchise, precum si de nivelurile maxime corespunzatoare acestor volume;
- in perspectiva modernizarii strazilor localitatii s-a avut in vedere ca platforma viitoare a strazii sa se situeze fata de nivelul santului si a terenului inconjurator, astfel incit sa se asigure conditiile necesare colectarii si avacuarii apelor meteorice in conditii optime;

Solutiile adoptate in proiect au la baza studiile de teren, topografice si geotehnice, intocmite de specialisti autorizati in domeniu.

Stabilitatea terasamentului drumului si starea de viabilitate a partii carosabile depind de asigurarea scurgerii apelor de suprafata transversal si longitudinal, precum si de colectarea si evacuarea acestora in afara amprizei drumului.

În acest sens, prin proiectare s-au prevăzut:

- santuri și rigole de scurgere la marginea platformei din pamant;
- santuri și rigole la marginea platformei cu secțiune pavată cu un pereu din plăci de beton simplu (C12/15 de 10 cm) turnat în cimpuri, într-un singur strat, conform SR EN 206-2002, pe un strat anticapilar, antigeliv și de fundații din nisip și rosturile umplute cu mortar M 100-Z pe adâncimea de 4 cm;

2.2.4.10 Podete tubulare (Dn1000mm și Dn600mm): km 22 + 700 - km 33 + 000

Podurile și podetele din beton armat s-au proiectat prin adaptarea la teren a proiectelor de podețe din beton armat și beton precomprimat amplasate pe drumurile publice.

Pe baza prescripțiilor tehnice s-au stabilit datele necesare adaptării la teren cu privire la:

- determinarea luminii și a deșeuului podețelor;
- stabilirea tipului de podeț;
- amplasarea podețului în plan, profil longitudinal și profil transversal.

Prevederi constructive de adaptare la teren:

- adaptarea la teren a fundațiilor;
- adaptarea la noul profil al drumului a podețelor existente care se mențin;

La proiectarea s-au respectat cerințele Legii 10/1995:

- conform Legii Nr. 10/1995, documentația tehnică și caietul de sarcini cu cerințele de calitate obligatorii pentru execuție au fost verificate de verificator atestat de organele abilitate prin lege.
- proiectantul a stabilit fazele determinante de control a execuției, și beneficiarul le va prezenta Inspectoratului în Construcții spre avizare.
- execuția podețelor va fi realizată de personal calificat și instruit pentru acest gen de lucrări.

Responsabilul tehnic cu execuția atestat de M.L.P.T.L. și controlul intern de calitate al executantului vor asigura respectarea în execuție a proiectului și prevederile caietului de sarcini cf. legii 10/1995. Beneficiarul va asigura verificarea lucrărilor executate prin inspectori de șantier autorizați.

Lumina și deșeuul podețelor s-au stabilit în conformitate cu "Normativul privind proiectarea hidraulică a podurilor și podețelor" indicativ PD 95 aprobat cu Decizia nr. 10 din 09.01.2002 a A.N.D.

Determinarea vitezei de scurgere v , în m/sec se va face conform prevederilor Normativului indicativ PD 95, ținând seama de panta de scurgere, raza hidraulică și coeficientul de rugozitate.

Condițiile și criteriile de stabilire a tipului de podeț au fost impuse de normativele în vigoare și condițiile particulare din amplasament determinate de studiile topografice, hidrologice și geologice.

La stabilirea tipului de podeț s-a avut în vedere următoarele elemente:

- lumina și deșeuul podețului;
- natura și caracteristicile fizico-mecanice ale terenului de fundare în amplasamentul podețului, determinate conform STAS 1242/3;
- elementele geometrice ale drumului în plan de situație, profil în lung și profil transversal precum și diferențele de cota între partea din aval și din amonte;
- posibilitatea de întreținere în scopul menținerii în stare de funcționare;
- economicitatea și rapiditatea în execuție;
- încadrarea podețului în peisajul înconjurător.

Înălțimea liberă a podețelor în vederea curățării acestora:

- la podețele dalate și cadre închise înălțimea liberă a fost de 1,20m pentru toate categoriile de drum;
- podețele tubulare au diametrul de maximum 1,00m, la lungimi de podeț de 10.00 m, în cazul drumurilor comunale și a străzilor specific comunei Pochidia;

- podețele tubulare cu diametrul de 0.800 m s-au folosit atât la drumuri laterale cât și la rampele de acces la poduri unde lungimea lor nu a depășit 10,00 m, în condițiile în care beneficiarii dispun de mijloacele de întreținere și decolmatare.

Podețe pentru șanțuri și rigole

În afara podețelor prevăzute la traversarea unor fire de apă (vâlcele, pâraie, izvoare, depresiuni), pe rampele de acces au mai fost necesare podețe pentru descărcarea șanțurilor sau rigolelor din lungul drumului. Aceste descărcări s-au făcut pe cât posibil prin podețele care traversează firele de apă, respectând condiția ca distanțele dintre asemenea podețe să nu depășească 200 m.

Amplasarea podețelor în plan

Deoarece nu a fost necesar un pod cu lumina mai mare de 5,00 m la traversarea de către drum a unor depresiuni, fire de apă (izvoare, pâraie), colectoare de ape și la ploi în special la cele torențiale, s-a amplasa un podeț a cărui lumină și debușeu să asigure scurgerea debitelor maxime.

S-a cautat ca podețele să fie amplasate de regulă perpendicular pe axa drumului.

Când axa firului de apă al depresiunii traversează face cu axa drumului un unghi cuprins între 80-90°, podețul s-a amplasat perpendicular pe drum, fie prin ușoară corecție a văii sau depresiunii, fără a afecta buna scurgere a apei, în final prin mărirea luminii podețului.

Aceste două soluții s-au adopta numai după o comparație tehnico-economică cu soluția de amplasare a unui podeț oblic urmând talvegul văii.

Traseul drumului nu a fost condiționat de amplasamentul și oblicitatea podețului. În cazul când se impune construcția unui podeț oblic, este fost necesar să se adopte măsurile care s-au prevăzut în proiect.

Amplasarea podețelor în profil longitudinal

Când soluția de amplasare a podețului a implicat corectarea văii, aceasta s-a făcut astfel încât să nu afecteze stabilitatea taluzurilor drumului sau a terenului înconjurător.

Corectarea văii a implicat sporirea ariei secțiunii de scurgere sub podeț prin decapări atât în albia majoră cât și în albia minoră.

Amplasarea podețelor în profil transversal

Corectarea firelor de apă care transportă material aluvionar a fost condiționată de măsuri pentru evitarea depunerii aluviunilor în zona podețului, prin lucrări de reținere a aluviunilor în amonte și aval de podeț prevăzute în listele de cantități de lucrări amenajări albiei torente și piriuri.

La amplasarea podețelor în profilul transversal al drumului s-a avut în vedere necesitatea asigurării încastrării fundațiilor într-un teren stabil, cu respectarea presiunilor admisibile și adâncimilor de îngheț conform STAS 6054.

Radierul podețelor

Podețele vor avea pante de scurgere pe radier sau în interiorul tubului de minimum 1% și maximum 5%.

Când terenul are o pantă mai mică de 0,3% s-a căutat ca această limită inferioară să fie asigurată prin corecții în aval, astfel încât în zona drumului scurgerea apelor să se facă în bune condiții fără depuneri.

La podețele situate în profile mixte, colectarea apelor din șanțurile longitudinale ale căii, din partea de debleu, s-a făcut cu ajutorul unor camere de cădere (puțuri), pentru distrugerea energiei apei și realizarea înălțimii de intrare în podeț.

Când talvegul văii are pante mai mari de 5%, s-a prevăzut după caz, lucrări de corecție în amonte și aval pentru reducerea pantei și împiedicarea eroziunilor (calibrări ale albiei, praguri etc.).

La capetele podețului s-a realizat racordarea cu talvegul albiei, pe lungime minimă de (4,5) Ln (Ln - lumina podețului).

Racordarea cu terasamentele

Pentru racordarea podețelor cu terasamentul drumului și cu malurile albiei se vor respecta prevederile Normativului indicativ PD 95, referitoare la amenajările din amonte și aval de podeț.

Racordarea podețelor cu terasamentele s-a făcut cu aripi înclinate.

Aripile s-au aplicat de obicei în cazurile în care spațiul pentru racordare este limitat, sau în cazul unor oblicități mari.

Aripile s-au calculat ca ziduri de sprijin, adâncimea fundației acestora este minim adâncimea de îngheț-dezgheț.

Fundațiile aripilor s-au încastrat minim 1,0 m sub nivelul afuerilor generale ale albiei calculate în dreptul acestora.

În cazul în care la capătul din aval al podețului exista o diferență de nivel între cota radierului și cea a terenului natural al văii, sau când talvegul văii din aval de podeț are o pantă mare, se va executa la extremitatea aval a radierului de sub podeț o cascadă de rupere a vitezei apei.

În cazul în care la intrarea în podeț firul apei are o direcție normală pe axa drumului, proiecțiile orizontale ale coronamentelor aripilor vor face cu axa drumului unghiuri de cel puțin 70°.

În cazul unei oblicități între axa drumului și axa podețului, coronamentele aripilor vor face cu axa drumului un unghi de minimum 40°.

La podețele dalate, racordarea cu taluzurile drumului se poate face cu ziduri întoarse la înălțimi de rambleu de maxim 7,00 m și cu aripi la înălțimi mai mari.

Numarul de podete, tipul si pozitia kilometrica a fiecarui podet este precizata in Tabelul podetelor rezultind in final:

A. Podete de descarcare sau de scurgere amplasate transversal axului drumului principal, care asigura scurgerea sau descarcarea apelor colectate in afara amprizei drumului. Aceste podete noi s-au prevazut in functie de necesitatile locale ale amplasamentului si sunt de mai multe categorii:

- podete tubulare din tuburi PREMO cu diametrul Dn 1000 mm si lungimea L= 5 m - 0 buc;
- podete tubulare din tuburi PREMO cu diametrul Dn 1000 mm si lungimea L=10 m - 34 buc;
- podete tubulare din tuburi PREMO cu diametrul Dn 1000 mm si lungimea L=15 m - 0 buc;
- podete tubulare din tuburi PREMO cu diametrul 2xDn 1500 mm si lungimea L=10 m-0 buc;

B. Podete de scurgere amplasate lateral axului drumului principal, in dreptul intersectiei acestuia cu drumurile laterale (vicinale sau de exploatare), care asigura continuitatea scurgerii apelor colectate in sectiunile santurilor sau rigolelor. Aceste podete noi s-au prevazut in functie de necesitatile locale ale amplasamentului si sunt de mai multe categorii:

- podete tubulare din tuburi PREMO cu diametrul Dn 1000 mm si lungimea L= 5 m - 0 buc;
- podete tubulare din tuburi PREMO cu diametrul Dn 1000 mm si lungimea L=10 m - 3 buc;
- podete tubulare din tuburi PREMO cu diametrul Dn 1000 mm si lungimea L=15 m - 0 buc;

Succesiunea operatiilor de executie a podetelor tubulare cu prefabricate tip PREMO va fi urmatoarea:

- sapatura in patul drumului;
- executie strat drenant din balast;
- turnare strat fundatie din beton simplu;
- montare tuburi prefabricate din beton;
- turnare beton monolit in timpane, aripi inclinate, camere de captare;
- executie umpluturi din pamint compactat deasupra tuburilor;
- sapatura pentru caseta drumului si asternere sistem rutier drum;
- montare parapeti directionali pe timpane;

2.2.5 DATE TEHNICE ALE INVESTITIEI

2.2.5.1 ZONA SI AMPLASAMENTUL;

Zona si amplasamentul pe care este situat obiectivul de investitie este intravilanul si extravilanul satelor Buda si Morareni din comuna Alexandru Vlahuta, dupa cum urmeaza:

- pe traseul actual al drumului judetean DJ 245, pe un tronson aflat in comuna Alexandru Vlahuta in lungime totala de - 10.300 km
- drumuri laterale insumate - 0.500 km

TOTAL	- 10.300 km
• drumuri laterale insumate	- 0.500 km

2.2.5.2 STATUTUL JURIDIC AL TERENULUI CARE URMEAZA SA FIE OCUPAT;

Conform ordonantei guvernului nr. 43/97 aprobata prin Legea nr. 82/98 drumul luat in studiu este drum public, de interes judetean, aflat in administrarea Consiliului Judetean Vaslui.

Drumurile de interes judetean apartin proprietatii publice a unitatii administrative pe teritoriul careia se afla respectiv Consiliul Judetean Vaslui.

SUPRAFATA OCUPATA DE OBIECTIVUL DE INVESTITIE = 216.000,00 mp

2.2.5.3 SITUATIA OCUPARILOR DEFINITIVE DE TEREN : SUPRAFATA TOTALA, REPREZENTIND TERENURI DIN INTRAVILAN / EXTRAVILAN;

Suprafata ocupata de intreg obiectivul de investitie (de 216.000 mp) este ocupata definitiv pe vechiul amplasament ale drumului judetean DJ 245 si reprezinta terenuri aflate in intravilanul si extravilanul satelor Buda si Morareni din comuna Alexandru Vlahuta.

2.2.6 CARACTERISTICILE PRINCIPALE ALE CONSTRUCTIILOR DIN CADRUL OBIECTIVULUI DE INVESTITIE;

2.2.6.1 CAPACITATI ALE CONSTRUCTIILOR DIN CADRUL OBIECTIVULUI DE INVESTITIE;

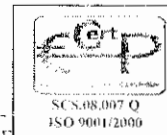
Starea drumului judetean DJ 245 existent ce se ranfirseaza:

- lungime tronson = 10.300 km
- sector impietruit, având grosimea totală a structurii existente de minim 10 cm.
- starea buna (B)
- clasa tehnica IV

Viteza de proiectare pentru drumul judetean este 50km/h in localitati si 90km/h in afara.

SC PARTENER CONSTRUCT SRL

J37/431/2007, C.U.I. RO 22012820, fax: 0335.418.016, e-mail: partener.construct@yahoo.com
Reabilitare drum judetean DJ 245: DN 24A (Balac) - Drăjesti - Bacani - Vulpaseni - Ghicani - Alexandru Vlahuta - Buda -
Morăreni - Florești - Oprisita (DN 2F), km 22 + 700 - km 33 + 200 (10.500 km), jud. Vaslui. Pr. nr 311/2009 - P.Th. - D.D.F.



Drum principal (DJ 245)

Lungimea totala de drum judetean ce urmeaza a fi reabilitat este de 10.300 km:

- latime drum judetean.....8.00 m
- din care:
 - latime carosabil.....2 x 3.00 m = 6.00 m
 - latime benzi de inadrare.....2 x 0.25 m = 0.50 m
 - latime acostamente.....2 x 0.75 m = 1.50 m
 - Suprafata carosabila 64.800,00 mp
 - Suprafata acostamente 21.600,00 mp
 - Suprafata platforma drumului 86.400,00 mp

Santuri si rigole

Lungime totala.....10.650 Km

din care:

- santuri de pamant.....0.950 Km
- santuri pereceate.....9.700 Km
- rigole pereceate.....- Km
- santuri de 1.40m latime, cu pante de 2:3 si 1:1 si cu adancimea de 40 cm.

Drumuri vicinale si de exploatare (laterale)

-Numar total 10 bucati

-Lungimea pe bucata drum.....0.050 Km

-Latimea pe bucata drum.....5.00 m

din care:

- latime carosabil.....4.00 m
- latime acostamente 2 x 0.50m
- Suprafata carosabila totala drumuri vicinale.....2000,00 mp
- Suprafata acostamente totala drumuri vicinale.....500,00 mp
- Suprafata platforma totala drumuri vicinale.....2500,00 mp

Podete tubulare

Podete tubulare in numar total = 37 buc

Podete tubulare de descarcare Dn 1000 mm TIP 1 = 34 buc

- lungimea pe bucata podet.....10.00 m
- numar de tuburi prefabricate tip PREMO pe bucata podet 2 buc
- numar de timpane pe bucata podet 2 buc
- numar de aripi inclinate pe bucata podet 4 buc

Podete tubulare laterale DN 600 mm in numar total = 3 buc.

- lungimea pe bucata podet.....5.00m
- numar de tuburi prefabricate tip PREMO pe bucata podet 1 buc.
- numar de timpane pe bucata podet 2 buc.
- numar de aripi inclinate pe bucata podet.....2 buc.

2.2.7 SOLUTIA CONSTRUCTIVA PENTRU CONSTRUCTIILE DIN CADRUL OBIECTIVULUI DE INVESTITIE;

Sisteme rutiere adoptate in proiect:

- 1) **SISTEM RUTIER I (pentru DJ 245):** km 22 + 700 – 33 + 000, L sector = 10300 ml.
Sector impietruit, având grosimea totală a structurii existente de minim 10 cm si se realizează un sistem rutier nou cu următoarea alcătuire:
 - 20 cm balast;
 - 10 cm piatră spartă;
 - 5 cm BADP 25;
 - 4 cm BA 16;
- 2) **SISTEM RUTIER II (pentru drumuri laterale)**
Sectoare neimpietruite, de pamint, se realizează un sistem rutier cu următoarea alcătuire:
 - 7 cm nisip;
 - 20 cm balast;
- 3) **RAMFORSAREA ACOSTAMENTELOR** drumului existent se va realiza cu executia unui strat din balast de 20 cm grosime peste acostamentele actuale pe o latime de 75 cm (dupa curatirea lor prealabila).

2.2.8 CONCLUZIILE EVALUARIII IMPACTULUI ASUPRA MEDIULUI;

Conform Legii 137/95, sunt necesare studii de impact pentru orice lucrare de infrastructura rutiera care poate avea un impact direct sau indirect, pozitiv sau negativ, asupra mediului inconjurator.

Impactul reprezinta afectarea caracteristicilor fizico – chimice si structurale ale componentilor naturali ai mediului.

In cazul modernizarii drumurilor, starea tehnica, elementele geometrice, starea imbracamintii rutiere (nesatisfacatoare), conditiile de trafic, combinate cu factorii naturali de clima, relief, conditiile hidrologice, pot cauza modificari esentiale mediului natural, pe care-l polueaza si infesteaza cu diferite materiale si substante rezultate din noxele de la esapamentul autovehiculelor, combinate cu vaporii din atmosfera, praful, sarurile care ajung de pe carosabil prin dizolvare in apa, in terenul agricol.

Evaluarea impactului consta in studiul asupra situatiei existente a factorilor de impact inainte de inceperea modernizarii drumului:

- respectare ord. 125/1996 a Ministerului Apelor, Padurilor si Protectia mediului, care impun prevederea de spatii verzi si plantatii rutiere conform STAS 11210-88 « Lucrari de drumuri Plantatii rutiere. Prescriptii generale de executie, perdele de protectie, traversari de pietoni si persoane cu handicap motoriu, imbracaminte absorbanta fonic, etc. »

Efecte directe

Particulele solide ce rezulta din uzura pneurilor atrag prin aderenta microorganismele, totodata se produce si o poluare cu bacterii si viruși ce provoaca boli bronhopneumonale.

In localitati, poate aparea smogul, mai ales in zonele joase, compusi din vaporii de apa, aerosoli, ozon, acid azotic, nitrati si peroxiaci (nitrati PAM), aldehide. Prin reactii multiple, ia nastere ozonul toxic la nivelul troposferei care ataca ochii, caile respiratorii, masele plastice, etc..

Anhidridele (oxizii de S si P), dau nastere la ploi acide, care ataca vegetatia, materialele de constructii, afecteaza solul, apele si fauna.

Hidrocarburile sunt cancerigene, plumbul afecteaza dezvoltarea mintala, fumul reduce vizibilitatea, reduce radiatia solara si murdareste suprafata carosabila.

Efecete indirecte

Protectia apelor.

Atmosfera este spalata si purificata de ploi, astfel incat poluantii din aer sunt transferati in apa si sol, vegetatie, alimente, care afecteaza sanatatea omului in mod direct. Folosirea clorurii de sodiu, iarna, pentru prevenirea deraparii vehiculelor pe carosabil, produce o poluarea puternica a solului si apelor freatice, degradeaza imbracamintea carosabila.

Depunerea de particule de poluanti din atmosfera depinde de concentratia compusului

Poluarea solului si a apelor se poate produce odata cu utilizarea ca umplutura in stratul de baza al sistemului rutier al zgurei si şlamului radioactiv.

Aceste materiale de constructii, folosibile la drumuri, genereaza pulberi toxice in timpul traficului.

Terenul inconjurator drumului este afectat de noxele din circulatie, a gazelor de esapament, a uleiurilor minerale, a prafului de cauciuc rezultat din uzura anvelopelor, impreuna cu vaporii de apa sau apele meteorice, pot da combinatii si compusi chimici care pot infesta solul cat si apa din sol.

In acest scop, documentatia a prevazut lucrari de colectare si evacuare a apelor prin rigole, guri de scurgerere, racordate la sistemul de canalizare, spre emisari, conform STAS 10796/1,2,3 -80 «Lucrari de drumuri. Constructii anexe pentru colectarea si evacuarea apelor: santuri, rigole, casiuri, drenuri de asanare. Prescriptii generale de proiectare si amplasare»

Protectia aerului

Prin imbunatatirea traseului in plan si spatiu, modernizarea imbracamintii rutiere, se reduc praful si noxele eliminate in atmosfera de catre autovehicule, prin reducerea rezistentei la inaintare si cresterea vitezei de baza la 40-50 Km/ora.

Protectia fonica si reducerea vibratiilor, prin modernizarea traseului creste gradul de confort in circulatie ($k=2...3$) si implicit reducerea nivelului de zgomot de la 70 la 20 DbA.

Sunt necesare efectuarea periodica de analize a noxelor in teren, in scopul formularii de propuneri si recomandari pentru reducerea impactului negativ asupra mediului.

Cheltuielile pentru protectia mediului au fost introduse in Devizul general, la cap. 4.1.

Exigente la amplasarea retelelor rutiere din localitati

La amplasarea cailor de comunicatii, trebuie avute in vedere :

- regimul de scurgere al apelor freatice care pot fi blocate prin noile constructii, deregland hidrologia zonei;
- regimul de migratie al animalelor salbatice;
- zonele protejate, rezervatii naturale, arheologice, arhitectonice, de agrement, etc.
- modificarile de trafic, influentele demografice, economice si sociale din zona.
- modalitatea de comparare sau inlocuire a plantatiei rutiere, cu alte forme de vegetatie, ce trebuie sa realizeze protectia fata de noxele emise in traficul auto pentru sol si pentru populatie, prin reducerea nivelului de zgomot, masuri de prevenire si inlaturare a urmarilor unor accidente rutiere, care ar putea polua puternic zona, prin scurgeri, arderi, etc. Crearea de zone de retragere izolare si interventie pentru neutralizare.

Se va asigura distanta minima, prospectul, conform normelor, fata de zonele de locuinte sau fata de cladiri cu regim special, spitale, scoli, gradinite, parcuri, etc. Evitarea amplasarilor de parcare mari in aer liber si de benzinarii in aceste zone.

Ecologia cailor de acces

In proiectarea drumurilor, trebuie luate in considerare urmatoarele:

- existenta utilitatilor subterane;
- studiul de trafic, incluzand si gradul de poluare;
- existenta utilizatorilor in zona si corelarea lucrarilor;
- proiectarea de artere stradale curbilinii, prin eliminarea partiala a acceleratiilor si deceleratiilor, in zonele de intersectie;
- acordarea de prioritat , sub toate aspectele, traficului in comun, in raport cu transportul cu autoturisme;
- segregarea traficului pietonal de cel vehicular in zonele dens construite, utilizand denivelari (pasaje), evitand intersectiile cu artere rutiere;
- scoaterea traficului greu de tranzit din localitati prin deviere sau ocolire;
- crearea posibilitatii de acces pentru deficienti locomotori, in intersectii, la nivelul bordurii carosabile;

2.2.9 ESTIMARI PRIVIND FORTA DE MUNCA OCUPATA PRIN REALIZAREA INVESTITIE:

2.2.9.1 NUMAR DE LOCURI DE MUNCA CREATE IN FAZA DE EXECUTIE;

Estimam ca in faza de executie a obiectivului de investitie se vor crea aproximativ 50 de locuri de munca (calificati si necalificati).

2.2.9.2 NUMAR DE LOCURI DE MUNCA CREATE IN FAZA DE OPERARE.

Estimam ca in faza de operare (de intretinere) a obiectivului de investitie se vor crea aproximativ 2 de locuri de munca (calificati).

2.2.10 AVIZE SI ACORDURI DE PRINCIPIU:

Avize si acorduri emise de organele in drept, potrivit legislatiei in vigoare:

- 10.1. Avizul Consiliului Judetean Vaslui privind necesitatea si oportunitatea realizarii investitiei;
- 10.2. Certificatul de urbanism, cu incadrarea amplasamentului in planul urbanistic, avizat si aprobat potrivit legii;
- 10.3. Avize de amplasament detinatori utilitati (E-ON, ROMTELECOM, POLITIA RUTIERA, COMPANIA NATIONALA APELE ROMANE,ETC)
- 10.4. Avizul de mediu;
- 10.5. Avize de principiu privind asigurarea utilitatilor (energie electrica, apa-canal, telecomunicatii, spatii apartinand domeniului public pentru organizarea de santier etc)
- 10.6. Alte avize si acorduri de principiu specifice tipului de interventie (folosirea temporara a terenurilor private pentru acces la amplasament, etc).



Intocmit,
Ing. Pelin Ciprian

